

DIN SUMAR:

● MESAJE
DE ANUL NOU

● RETROSPECTIVA
1997 ÎN IMAGINI

● COLABORARE
INTERNATIONALĂ

● JOHN METCALF:
DOCTOR HONORIS
CAUSA

● PLUGUȘOR,
RÂVAȘE, SURPRIZE

DRUMURI PODURI SIGURANȚA CIRCULAȚIEI

PUBLICAȚIE PERIODICĂ
A ASOCIAȚIEI PROFESIONALE DE DRUMURI ȘI PODURI
ȘI A ADMINISTRAȚIEI NAȚIONALE A DRUMURILOR

MOTO

*Avem în față un nou an
și probleme, un morman!*



PREMIILE REVISTEI PE ANUL 1997

La întrunirea din 31 iulie 1997 a Biroului Permanent al A.P.D.P., s-a analizat și aprobat propunerea de instituire și acordare a unor premii anuale, pe care revista noastră le acordă celor mai activi dintre colaboratorii săi.

Premiile care vor fi decernate pe anul 1997, sunt următoarele:

□ PREMIUL SPECIAL AL REVISTEI, în valoare de 1.200.000 lei, oferit de A.P.D.P., pentru inițiative și contribuții deosebite în sprijinul revistei, va fi atribuit, pe baza propunerilor primite la Biroul Permanent al A.P.D.P., din partea redacției.

□ PREMIUL AUTORILOR, în valoare de 1.000.000 lei, oferit de Editura TREFLA SRL, pentru cel mai prolific autor, va fi atribuit autorului cu cel mai mare număr de articole publicabile, trimise la redacție, în cursul anului 1997.

□ PREMIUL REDACȚIEI DRUMURI, în valoare de 1.000.000 lei, oferit de Societatea IPTANA SEARCH SRL, pentru cel mai bun articol de specialitate din domeniul drumurilor, va fi atribuit autorului sau traducătorului articolului desemnat de juriu.

□ PREMIUL REDACȚIEI PODURI, în valoare de 1.000.000 lei, oferit de Societatea VIACONS SA, pentru cel mai bun articol de specialitate din domeniul podurilor, va fi atribuit autorului sau traducătorului articolului desemnat de juriu.

COMITETUL DE REDACȚIE AL PUBLICAȚIILOR A.P.D.P.

□ Președinte: dr.ing. MIHAI BOICU □ Director redacție: dr.ing. LAURENȚIU STELEA □ Redactor șef: ing. TITI GEORGESCU □ Redactor șef adjunct: COSTEL MARIN □ Secretar de redacție: ing. ADRIAN GEORGESCU □ Secretar tehnic: ing. ARTEMIZA GRIGORAȘ □ Redactori: CLAUDIA PLOSCU, ing. MIHAI CONSTANTINESCU, ing. DAN CHIRCUȘ □ Reporter: MARINA RIZEA □ Operator P.C.: RALUCA BĂDÎTĂ □ Difuzor: GEORGETA RÂCIU

REDACȚIA ȘI ADMINISTRAȚIA:

București, bul. Dinicu Golescu 41, sc. B, et. 1,
ap. 37 sector 1 tel/fax: 638.31.83

EDITOR: TREFLA SRL tel. 638.13.58

TIPARUL: GUTENBERG SA

TARIFFE PUBLICITARE valabile de la 1 Ianuarie 1997 (Tarifele nu conțin T.V.A.)

Formatul și disponerea în revistă	1-2 culori	3-4 culori
1 pag. Interior	1.050.000	1.200.000
1 pag. coperta 3 și 4	-	1.500.000
1/2 pag. Interior	600.000	750.000
1/4 pag. Interior	375.000	450.000

NOTĂ: - Persoanele care aduc comenzi de reclamă primesc un comision de 5 % din valoarea comenzi
- La minimum 3 apariții consecutive, tariful se reduce cu 20 %, începând de la a treia apariție.

□ PREMIUL ILUSTRĂIIOR, în valoare de 1.000.000 lei, oferit de Compania INEDIT SA, pentru cea mai interesantă fotografie tematică, va fi atribuit cititorului care va trimite până la 31.12.1997, fotografia color, realizată în 1997, care reprezintă cea mai inedită imagine în legătură cu un drum sau un pod.

□ PREMIUL CITITORILOR, în valoare de 1.000.000 lei, oferit de A.N.D. pentru cel mai interesant articol, desemnat de cititori, va fi atribuit autorului sau traducătorului articolului publicat în 1997, care întrunește sufragiile cititorilor, exprimate prin completarea talonului de participare aflat pe această pagină și care va fi republicat în numerele următoare din acest an, ale revistei.

□ PREMIUL DE DIFUZARE, în valoare de 800.000 lei, oferit de A.P.D.P. pentru cel mai harnic distribuitor al revistei, va fi atribuit, pe baza propunerilor Filialelor A.P.D.P., corespondentului revistei care s-a făcut remarcat prin distribuirea promptă a revistei și prin creșterea numărului de abonamente.

Premiile vor fi acordate de un juriu numit de A.P.D.P. și A.N.D., pe baza criteriilor de mai sus, în cursul lunii ianuarie 1998.

Pentru "premiul ilustrăiilor", participanții sunt rugați să trimită fotografiile la redacție, până la 31.12.1997 (data poștel), iar pentru "premiul cititorilor", rugăm pe toți clitorii noștri să trimită la redacție, până la aceeași dată, taloanele de participare publicate în numerele 37 și 38 ale revistei, completate cu titlurile celor mai interesante 3 articole (în ordinea preferințelor), apărute în numerele din acest an ale revistei noastre.

REDACȚIA

Abonamente la revista

DRUMURI PODURI SIGURANȚA CIRCULAȚIEI

În cursul anului 1998 vor apărea alte 6 numere ale revistei Drumuri Poduri Siguranța Circulației

Pentru a vă asigura primirea lor la timp, cea mai bună soluție este INCHEIEREA UNUI CONTRACT DE ABONAMENT, pe care vă rugăm să-l solicitați la:

ASOCIAȚIA PROFESIONALĂ DE DRUMURI ȘI PODURI

București, Bdul. Dinicu Golescu 41, sc. B, et.1, ap. 37,
sect. 1, tel./fax: 638.31.83

Costul unui abonament, pentru cele 6 numere din 1998, este de 217.000 lei.

Contractul se va putea încheia pentru numărul de abonamente pe care îl solicitați pe anul 1998.

Plata abonamentelor se poate face în numerar sau prin virament, în contul A.P.D.P. nr. 4510127040000471, deschis la BANCPOST, filiala Grivița, București, până la 31 ianuarie 1998. Depășirea acestei date ne obligă la majorarea valorii abonamentului, potrivit evoluției ratei inflației.

La sfârșit de an:

"CELE BUNE SĂ SE ADUNE..."

- Afirmă dl. Traian Băsescu, ministrul Transporturilor -

Desfășurată în ultima parte a anului, la Băile Felix, reuniunea șefilor Secțiilor de Drumuri Naționale s-a bucurat și de participarea ministrului Transporturilor,

dl. **Traian Băsescu**. Considerând că tematica abordată în alocuțiunea Domniei Sale constituie, de fapt, o chîntesență a problemelor actuale și de viitor ale secto-

rului de drumuri din țara noastră, oferim cititorilor un rezumat al acestei alocuțiuni, ca un bun prilej de meditație și analiză, acum, la cumpăna dintre ani.



POLITICA DRUMURIILOR

Aș dori să încep cu o problemă deosebit de importantă, care a generat și generează, în ultima vreme, multe discuții: **administrația unitară a întregului sistem de drumuri din România**. Mi-e foarte greu să accept ideea că Ministerul Transporturilor și A.N.D. ar trebui să se ocupe de drumurile forestiere, de drumurile comunale sau de cele județene. Din punct de vedere legal, Ordonanța 19 stabilește foarte clar, că Ministerul Transporturilor elaborează **schemă națională** de transport rutier, feroviar, naval și aerian. În această calitate, ministerul, ca **autoritate de stat**, elaborează schema națională a infrastructurii rutiere, deci nu numai a drumurilor

năționale, ci și a celor locale și private. Aceasta presupune o **politică națională a drumurilor**, dar și garantarea accesului la toate infrastructurile de transport rutier a tuturor localităților. Nu înseamnă deci, că noi, ca minister, ne vom substitui administrației locale sau măcar, că vom gândi să avem tendința de a gestiona drumurile locale. Cel puțin cât voi fi eu ministru, va fi foarte greu să devin un receptor al ideii ca noi să gestionăm drumuri forestiere și comunale sau județene. Ne ajunge gestiunea celor naționale. Ceea ce trebuie să gestionăm însă, este **POLITICA GENERALĂ A DRUMURIILOR** și asta nu numai că ne dă dreptul legea, dar ne și obligă să facem.

MEDIUL ȘI LEGISLAȚIA RUTIERĂ

În ceea ce privește mediul, cred că nu există motive de pessimism, referitor la poluare. Avem deja Ordonanța 42, care este, de fapt,



Natura propune și omul dispune.
Depinde însă unde, când și mai ales cum

legea transportului rutier și care are prevederi foarte clare în acest sens. Mai există și Ordonanța 19 (sau, cum îi spun eu, "Biblia transporturilor"), care privește cele două mari atribuții ale Ministerului Transporturilor: aceea de autoritate de stat și aceea de organ de specialitate al administrației publice centrale.

Impactul ecologic al drumurilor și al transportului rutier este tratat aici foarte bine și aș vrea să vă spun că, după 1 ianuarie 1998, vor mai apărea și alte reglementări. Vă veți convinge astfel, că problema pârghiilor de control al nivelului de poluare în transportul rutier, poate fi rezolvată. Chestiunea este însă, cât de tare vom apăsa pe acceleratie, în primul an. Motivul? În nici un caz, în câteva luni nu se poate cere alinierea întregului parc auto



Fără o politică consecventă a drumurilor nu putem intra în Europa

drumuri - poduri - siguranță circulației nr. 39 / 1997

național, la normele internaționale. Dacă vom forța nota, în anul viitor nu va mai circula pe drumurile naționale, decât un autoturism la trei ore și ceva. Politica Ministerului Transporturilor vizează o introducere **graduală** a normelor europene, ținând cont de condițiile specifice din țara noastră.

CALITATEA, ÎNAINTE DE TOATE

Referitor la A.R.L.-uri, lucrurile nu sunt deloc simple. Aș vrea să mă întorc puțin, la luna februarie a acestui an, când reprezentanții Băncii Mondiale ne prezentau un program pe 5 ani, de transformare treptată a A.R.L.-urilor, pe o schemă pe care eu, personal, n-am putut-o accepta. Pentru că, un lucru este clar: **nu Banca Mondială face politica drumurilor în România, ci Ministerul Transporturilor**. Chiar dacă această schemă făcea obiectul unui contract de finanțare și reprezenta o condiție într-un contract de consultanță.

Decizia noastră de scoatere rapidă, **în acest an**, a A.R.L.-urilor din interiorul A.N.D., are o singură explicație majoră: CALITATEA. După părerea mea, este extrem de greu să fii tu și cu banii, să te autocontrolanzi, să faci și venituri și calitate. Toate acestea, repet, când îți dai, tu, singur, banii. Consider că așezarea antreprizelor noastre **în relație contractuală** cu A.N.D.-ul,



*Un examen al calității, trecut anul acesta cu succes:
pasajul Râul Vadului, pe DN 7*

rezintă o garanție a calității. De ce? Relația contractuală înseamnă condiție de realizare la timp, condiție de calitate, de seriozitate și de piață, în utilizarea banilor publici. De aceea, am considerat că acest lucru trebuie să se realizeze integral în acest an. Altfel, dându-ne singuri banii, executând și autocontrolându-ne, vom continua să reparăm iarăși, primăvara, gropile pe care le-am astupat toamna. Probabil că modul în care formulez toate acestea, poate părea cam dur. Trebuie să se înțeleagă însă clar, că relația care va exista, de acum înainte, între prestatör și beneficiarul prestării se va schimba complet.

ŞANSELE PRIVATIZĂRII

Din punctul nostru de vedere, vom sprijini, în continuare, și în anul viitor, A.R.L.-urile. Deci, le vom da, și de acum încolo, lucrări, prin atribuire direcță, dar pe bază de contract. Cerem însă, calitate și respectarea termenelor de execuție. Și, vor exista și penalități, dacă va fi cazul. Pentru că noi nu gestionăm aici, nici banii mei, nici pe ai altora, ci **banii publici**. Aș dori să vă dau un exemplu, edificator, sper: anul acesta este, probabil, primul din istoria A.N.D., când partenerii cu care colaborează au intrat în penalități. Avem 4 mari constructori, cu pretenții și etichetă, care refac, pe banii lor, porțiuni

de drum, intrate în reabilitare și la care nu s-au respectat normele de calitate. Cu A.R.L.-urile vom fi la fel de exigenți.

Cu desprinderea A.R.L.-urilor din Regionale, nu ne vom opri, însă aici. Anul acesta, după ce vor apărea Hotărârile de Guvern pentru Regionalele Iași și București, vom încheia, practic, prima



Anul acesta, drumul privatizării a fost bun. Să vedem ce va fi și anul viitor etapă. Etapa 98, ca să o numim așa, va continua prin **comercializarea întreținerii**, sub formă de societăți comerciale mici și mijlocii. Deja, aici, intrăm într-o fază a ajustărilor de finețe. În multe locuri, va fi posibil acest lucru, în altele însă, nu. Nu vom putea, de exemplu, să realizăm o societate comercială, acolo unde există doar un rulou compactor și câteva mături. Să ne înțelegem clar: nu trebuie făcute lucruri, numai de dragul de a fi făcute.

Desigur, și A.R.L.-urile vor intra în procesul de privatizare. Dar, procesul va fi strict controlat de Ministerul Transporturilor. Și, v-o spun deschis: n-aș vrea să-l văd pe Gigel, care și-a cumpărat, cu un credit, 2 - 3 ferme de porci, cum își cumpără și un A.R.L. Aș vrea, din tot sufletul, ca acest tip de privatizare să se facă doar **de către specialiștii în drumuri...**

ADMINISTRAȚIA ȘI BANUL PUBLIC

Din punct de vedere al administrației și gestionării fondurilor atribuite administrației locale, sunt multe lucruri care mă îngrijorează. Sunt încă, foarte multe lucrări date pe ochi frumoși



O imagine care nu mai are nevoie de comentarii

sau într-o relație locală, gen "o mână spălat pe alta și amândouă, față". De aceea, de la 1 ianuarie 1998, alocările de fonduri și

stabilirea parametrilor tehnici de execuție a lucrărilor, de către administrațiile locale, vor fi puse sub controlul A.N.D. Ca atare, de la începutul anului viitor, administrațiile locale vor putea să utilizeze aceste fonduri numai pe bază de licitații, cu participarea A.N.D. în comisiile respective. De asemenea, nu se vor mai executa lucrări după urechea fiecăruia. Proiectul tehnic va fi aprobat de A.N.D. și tot A.N.D. va da viza tehnică pentru autorizarea execuției. Este clar că există municipii în care s-a turnat asfalt electoral și unde electoratul constată acum, că dl. primar a înlocuit, practic, niște gropi, cu altele. Ca să nu mai vorbim de calitatea unor lucrări de pietruire. Unele, sunt bine realizate, nu pot să zic, dar altele sunt o adevărată bătaie de joc, care nici nu poate fi descrisă.

Am ajuns la concluzia că trebuie să creăm câte un serviciu nou, la fiecare Secție de Drumuri Naționale, pentru a urmări cum se cheltuiesc banii la administrația locală. Mulți vor spune că vom încărca schema de personal. Dar eu cred că e mai bine să plătim 2 - 3 ingineri sau tehnicieni, decât să risipim miliarde de lei. Nu mai putem lăsa acești bani necontrolați, chiar și numai pentru faptul că fiecare contribuabil care îl dă, vrea să vadă ce se face cu ei. Omul nu-i dă ușor, are și aşa, destule dări, i-am impus-o și pe aceasta și, probabil, o dată cu inflația, o vom mai indexa.

Desigur, vor fi destui care, sub sloganul descentralizării și independenței, vor riposta. Îi avertizez însă, pe această cale că, dacă nu vor accepta controlul nostru, riscă să rămână "descentralizați și independenti", dar... fără bani pentru drumuri. Aceeași problemă, legată de utilizarea Fondului Special al Drumurilor, se pune și la A.N.D. Cu toate că nu există, până acum, plângeri că banii nu ar fi fost utilizați cum trebuie, de către A.N.D., noi vom lua, totuși, măsuri preventive. Că, deh, viața evoluează!...



Astfel de indicatoare și rulajul în coloană au dispărut pe drumurile reabilitate

DE LA MILIȚIA CIRCULAȚIEI, LA POLIȚIA RUTIERĂ

Din păcate, eu cred că Poliția Rutieră a rămas tot "miliția circulației", dacă ne referim la modul cum acționează. Și, n-am nici o reținere s-o spun. Adică, ne limităm să-i urmărim numai pe participanții la trafic, în loc să veghem și la patrimoniul drumurilor, sprijinindu-i pe cei care au nevoie de ajutor. E o chestiune pe care, repet, o voi ridica tot mai mult, pe viitor: să avem o poliție a drumurilor și nu doar o "miliție a circulației". N-avem antinevralgice, dar avem o mie și ceva de Volkswagen-uri, proaspăt importate, cu care îi amendăm pe șoferii care depășesc năbadăloasa viteză de 60 km/h. Dar, de paza și securitatea drumurilor, cine se ocupă? Ori se schimbă optica, mentalitatea și atribuțiile, ori dacă nu, ne creăm propria poliție a drumurilor sau un serviciu de gardien ai

drumurilor publice. La acest deziderat, Ministerul de Interne va trebui să răspundă foarte rapid. Zilnic, pe drumurile naționale, avem sustrageri și distrugeri mari care, dincolo de pagubele produse, pun în pericol viețile participanților la trafic.

LA CUMPĂNA ANILOR

N-am vorbit prea mult despre reabilitare. O voi face, desigur, cu alt prilej. Îmi exprim însă, o dorință: ar trebui ca lucrările să fie atacate pe porțiuni mai mici, ca să nu ne mai prindă iarna cu tronsoane mari, deschise și neterminate. Bine înțeles, este o problemă tehnică și cred că se vor găsi soluții.



O promisiune care, sperăm, va deveni certitudine:
salarii mai mari pentru munca drumarilor

De asemenea, sunt de acord cu Dvs., că salariile la drumuri sunt mici. Sper însă, că ieșirea anumitor sectoare din domeniul bugetar, va schimba situația, cel puțin pentru o parte dintre drumari.

Am observat, pe parcursul discuțiilor, că ați fost ... extrem de disciplinați, ca să nu zic rezervați. V-am cerut și să mai cer, să nu mai fiți aşa. Doresc ca problemele, oricăr de delicate ar fi, să le discutăm deschis, transpaț, și să încercăm să găsim soluții.

Sunt conștient că anul acesta, care se încheie, n-a fost unul ușor. Nu vă ascund că ne așteaptă un an și mai greu, iar drumul pe care va trebui să-l parcurgem împreună, va trebui să fie, în continuare, unul al dialogului sincer, deschis: Un drum al unor rezultate care, prin muncă și dăruire, să lase ceva, durabil, în urma noastră.



În final, o urare sinceră din partea celor care conduc destinele drumurilor românești: "La mulți ani" și drumuri cât mai bune! Și, bineînțeles, vorba dului ministrului, doar cele bune să se adune...

A consemnat COSTEL MARIN

În anul care vine:

CU BANI MAI MULȚI, PROBLEME MAI MULTE

- Ne asigură dl Dănilă Bucșa, Director General al A.N.D. -

Răspunzând cu sinceritate și profesionalism întrebărilor formulate de participanții la reuniunea șefilor de secții de drumuri naționale, desfășurată anul acesta

la Băile Felix, dl Dănilă Bucșa a scos în relief principalele probleme care frământă astăzi, lumea drumarilor. Prezentăm mai jos, un rezumat al răspunsurilor domnului director

general, într-o sinteză care, de departe de a fi, după opinia Domniei Sale, "o dare de seamă", a concentrat întreaga problematică actuală și de viitor, a drumurilor românești.



SĂ FIM PRAGMATICI

Tema și substratul discuțiilor noastre trebuie să se refere, în primul rând, la modul în care am folosit și folosim resursele financiare puse la dispoziție. Vom fi din ce în ce mai mult trași la răspundere și ni se va cere din ce în ce mai mult. Aici, trebuie să spun, apare un paradox: dacă vom avea bani mai mulți (și sper din



Cei care plătesc, nu vor să mai circule pe drumuri proaste

tot sufletul să fie așa) viața nu ne va fi mai ușoară, ci dimpotrivă. Îmbogățirea bugetului drumurilor va crește, pe de o parte, cerințele utilizatorilor, pe de alta va presupune parametri tehnici și calitativi, deosebit de ridicați. Cei care plătesc nu vor mai accepta să circule pe drumuri proaste, înguste, nesemnalizate, cu gropi etc. Ceea ce trebuie făcut este, în primul rând, o schimbare de mentalitate, de ton și de conduită, în relația cu sarcinile pe care le avem. Într-o lume care nu mai lasă loc nici dărilor de seamă, nici meditațiilor filozofice, noi trebuie să fim extrem de pragmatici.

Mare parte din programul propus în '93 - '94 este pe cale de a se realiza, de a se finaliza și, eu aş spune, cu bune, chiar foarte



Ce înseamnă pragmatism? Schimbare de mentalitate, ton și conduită, în favoarea siguranței rutiere

bune rezultate. Părerea noastră, a conducerii AND, este că s-a făcut un mare salt, o mare cotitură în administrarea rețelei rutiere. Salt și cotitură care trebuie aprofundate, continuante, în sensul modernizării și atingerii unor parametri cât mai apropiati de administrațiile cele mai performante și cele mai bune din Europa.

Nu am de gând să fac aici o dare de seamă asupra a ceea ce s-a făcut. Un lucru trebuie să fie însă foarte clar: va fi din ce în ce mai greu în anul care vine și, fără un dialog deschis, sincer, nu vom putea duce la bun sfârșit ceea ce ne-am propus.

GREUL PE SECȚII ȘI REGIONALE

Să nu vi se pară cumva că problema drumurilor locale este una pe care AND și-a arătat-o, cu de la sine putere, într-un fel sau altul. Administrarea și utilizarea Fondului Special al Drumurilor este o cheie extrem de importantă și are implicații și conotații dintre cele mai diverse. Nu mă sfioesc să spun că, în mare parte, ea este și o problemă politică. Modul de folosire a acestui fond este în atenția tuturor factorilor sociali, economici, politici, din țara noastră. Nimănui nu-l este indiferent cum se cheltuiesc acești bani, de la guvernanti și până la omul de rând. S-ar mai putea, de exemplu, ca această lege să suporte modificări de la 1 ianuarie 1998, să zicem chiar la carburanți, în sensul creșterii procentului, de la 25% la unul mai mare. S-ar putea chiar să se tindă la o modificare a procentului între drumurile locale și cele naționale. Mai sunt și alte probleme de gestionare a acestor fonduri. Regionalele lucrează încă cu prețuri diferite,



Gestionarea fondurilor, o problemă deosebită a secțiilor și direcțiilor regionale. Chiar și atunci când este vorba de drumurile locale

cu cote diferite, cu indirekte și documentații diferite. și dacă la noi se întâmplă ce se întâmplă, imaginează-vă care este situația la drumurile locale. De aceea, conducerea ministerului, implicit guvernul, insistă că gestionarea acestor fonduri să se facă unitar, prin coordonarea AND.

Este extrem de important să urmărим gestionarea acestor fonduri la drumurile locale. De aceea, e bine să ne gândim că tot greul va cădea tot pe Secții și pe Regionale. Acolo se vehiculează prețuri, cantități, documentații. Este motivul pentru care va trebui ca, de la 1 ianuarie, să plecăm la lucru cu un sistem foarte clar și bine elaborat în această privință.

ÎN PRIM PLAN, DOTAREA

Aș vrea să se rețină un alt lucru, deosebit de important. Noi vom continua politica de dotare a AND, a secțiilor și districtelor, cu aceeași intensitate cu care am făcut-o și până acum, ținând înăund cont de posibilitățile financiare. Districtele vom continua să le dotăm cu cilindri compactori, absolut necesari pentru lucrări mici și reparări curente. Vom continua dotarea (pentru că avem acces și la credite internaționale, poate și la alte surse) cu această mașină universală UNIMOG, care satisfac-



În sprijinul drumarilor, pe orice anotimp, o mașină mai mult decât performantă: UNIMOG

necesitățile și pretentиile drumurilor noastre. și, desigur, ne vom dota și cu alte utilaje, de care avem trebuință.

Referitor la un alt subiect, legislația, într-adevăr, recunoaștem că mai avem încă multe de făcut. Unele probleme sunt foarte greu de rezolvat, dar profitând și de noua Ordonanță a drumurilor, vom putea corecta unele prevederi și, desigur, vor apărea și altele noi.

ŞANSE PENTRU TINERI

De trei ani de zile, Dvs. aveți libertatea de a cumpăra apartamente pentru inginerii tineri, pentru cei mai bătrâni etc. și nu numai pentru ingineri, ci și pentru alte categorii de personal, care vă sunt indispensabile. A vă plângă că nu aveți case, pe care să le dați celor tineri, nu are nici un sens. **Dacă de o casă depinde găsirea unui inginer bun, aceasta se poate rezolva oricând.** Avem fonduri de dezvoltare, avem girul



Tinerii absolvenți pot beneficia de condiții deosebite la A.N.D.

Consiliului de Administrație și chiar vă rog să faceți uz de această posibilitate, de a cumpăra case pentru specialiști. și, o altă problemă. Începând din această toamnă, dăm un număr destul de mare de burse studenților, din bugetul nostru. Încercați și luați legătura cu studenții de care aveți nevoie și faceți contracte cu ei. În ceea ce-i privește, nu putem sta

indiferenți, în situația în care avem mare nevoie de specialiști la unele Regionale.

PLANTAȚIILE, TEHNICA ȘI PRIVATIZAREA

În ceea ce privește plantațiile rutiere, chestiunea este foarte bine lămurită în noul regim juridic al drumurilor. Dilema între a da

jos sau nu plantațiile rutiere, s-a rezolvat prin act legislativ. Eșalonat în timp, plantațiile vor trebui tăiate, după ce, în prealabil, vor fi rărite. Este însă posibilă și găsirea unui alt sistem de plantații decât cele de până acum, dar aceasta este deja o problemă a specialiștilor.

Cât privește necesitatea unui birou de taxe rutiere la nivel de secție, deocamdată eu încă nu mă pronunț. Cred însă că ar trebui făcut ceva în acest sens.

Aș vrea însă să mă opresc asupra altui aspect, și anume cel legat de tehnologiile și solu-

țiile noi de întreținere a drumurilor. Acolo unde ele au fost corect înșușite și aplicate, au dat rezultate foarte bune. După părerea mea, legat și de acest aspect, firmele noi, private, care au apărut, trebuie tratate cu mare responsabilitate, deoarece unele s-au dotat și continuă să se doteze cu utilaje extrem de performante. Și, tot așa cum avem datoria să sprijinim ARL-urile, și aceste firme private trebuie sponsorizate și încurajate.

O DILEMĂ DEJA REZOLVATĂ

Pe tema rolului secției și șefului de secție, s-au purtat multe discuții și eu cred că este vorba de o neînțelegere. Nu se pune, sub nici o formă, problema diminuării rolului Secției, ci al modificării acestui rol sau al unor categorii de atribuții și activități. Și pentru că de aici au pornit speculațiile, reamintim un lucru foarte clar: **Fondul Special al Drumurilor se gestionează, aşa cum prevede legea, de către Direcțiile Regionale**. Și dacă-i lege, trebuie să-o respectăm. Dacă însă vom constata, după o anumită perioadă de timp, că acest lucru frânează sau îngreunează activitatea, vom lua măsuri. Așadar, Fondul Special al Drumurilor rămâne să-l gestioneze Regionala, iar conturile în bancă ale secțiilor vor rămâne în continuare, urmând a fi alimentate corespunzător. Desigur, într-un anumit plafon, care să acopere anumite cheltuieli. Cât privește rolul șefului de secție, el nu scade, ci crește enorm. Secția trebuie să fie, într-adevăr, **nucleul tehnic al Administrației**. Mai

important chiar decât cel al economic, finanțier. Faptul că șeful secției nu împarte fondul special, nu-i diminuează rolul pe care-l are.

DAR ȘI O NOUĂ REDIMENSIONARE

În final, aș vrea să spun că discuțiile pe care le-am purtat aici și-au atins scopul. Adică, acela de a vedea ce am făcut până acum, ce vom face în continuare, în anul și în anii viitori. După ce, la sfârșitul acestui an, și ARL-urile București și Iași se vor reorganiza, noi va trebui să ne redimensionăm activitatea altfel. Mă refer la noile state de funcționi, la noile structuri organizatorice, pe care le vom gândi.



S.D.N.-urile trebuie să-și respecte, cu adevărat, rolul de nucleu tehnic al administrației drumurilor

Aș vrea însă să vă repet că politica de bază a bugetului AND nu se va schimba și Dvs. o știți foarte bine. Trebuie să obținem, în continuare, cu resursele pe care le avem, calitate și eficiență maximă. Spunând toate acestea, eu nu pot decât să vă urez, pentru noul an, multă sănătate, fericire și să ne ajute Dumnezeu să realizăm tot ceea ce ne-am propus.



De la tribuna celei de-a XX-a consfătuiri a șefilor de secții de drumuri naționale, un călduros "La mulți ani!" și urări numai de bine

A consemnat: COSTEL MARIN

MESAJE DE ANUL NOU

DI. ing. LIVIU CIUPE

Senator de Bistrița-Năsăud:

Viața de drumar, pentru cei care au îmbrățișat-o, a cunoscut, în traectoria ei, adevărate momente de îndoiești, incertitudini, de multiple privațiuni și, nu în ultimul rând, de reale satisfacții.

După euforia generală care a urmat colapsului regimurilor comuniste din Europa Centrală și de Est, generată mai ales de credința că perioada de tranziție va fi traversată rapid, datorită sprijinului consistent acordat de democrațiile occidentale, confruntarea cu realitatea a indus o stare de scepticism general. Dacă în acest context, s-a făcut ceva și se va face și în continuare, aceasta reprezintă avântul pe care l-au luat, timid la început, investițiile majore în infrastructura transporturilor și mai ales cel rutier.

Nu putem concepe o relansare economică, indiferent de formă și fond, fără a elimina discrepanța majoră care se manifestă între Vest și Est, privind starea reală a rețelelor de drumuri.

În țara unde teii stau de pază la capetele celor întru veșnică pace adormiți, unde brații, cu frunzele lor argintii, îmbracă munții ce se oglindesc în marea nemărginită, unde bolta cerului se înalță până la infinit, iar lumina soarelui pătrunde în toate, aici, unde omul are sufletul mai simplu și mai clar, seninul cerului și al mării îl însemnează și pe el, dându-i gândul iubitor de ceea ce face pentru semenii săi.

Cu astfel de sentimente, despre rostul nostru, al drumarilor, acum, la sfârșit de an, ne îndreptăm gândul și cele mai frumoase sentimente către cei care au fost și sunt fauritori de frumos în veșnicie.

Un sincer: "La mulți ani!"



DI. ec. MARIN VOICU

Director General,

**Direcția Generală Economică
și Relații Bugetare, M.T.:**

În anul 1997, personalul din domeniul drumurilor naționale, având asigurată colaborarea constructorilor și a proiectanților, a depus eforturi deosebite în reabilitarea și întreținerea drumurilor. Aceste eforturi s-au materializat în reabilitarea a peste 800 km de drumuri naționale și eliminarea, în bună măsură, a gropilor, pe majoritatea drumurilor, fapt care a condus la îmbunătățirea substanțială a traficului și, respectiv, la reducerea reclamațiilor din partea utilizatorilor. Toate acestea au fost posibile, prin asigurarea concertată a finanțării execuției acestor lucrări din împrumuturi externe, contractate sau garantate de stat de la organisme financiare internaționale, din resurse de la Bugetul



Statului și, în bună măsură, din Fondul special al drumurilor, special constituit, cu această destinație.

Pentru anul 1998, urez tuturor celor care contribuie la asigurarea condițiilor pentru o circulație normală pe drumurile naționale, perseverență în realizarea programelor propuse și multă sănătate.

La mulți ani!

DI.dr.ing. IOAN TĂTAR

Inspector șef,

Inspectoratul Rutier:

Cu ocazia Anului Nou 1998, vă transmit cele mai sincere urări de bine și sănătate.

Apreciez foarte mult activitatea dumneavoastră în domeniul perfecționării legislației rutiere, a promovării noului, succesele deosebite pe care le-ați obținut în investițiile întreprinse și în modernizarea și reabilitarea rețelei rutiere din țara noastră.

Sunt convins că vom colabora în continuare, în cele mai bune condiții, în scopul atingerii telului nostru comun: desfășurarea activității de transport rutier, la parametri care să corespundă celor mai înalte cerințe.



DI. ROSARIO DI MAURO

**Director General al Grupului
Federici - Astaldi - Todini:**

Au trecut 4 ani de la sosirea mea în România și sunt recunosător tuturor persoanelor cu care am intrat în contact, pentru că mi-au dat posibilitatea de a face o experiență umană și culturală, ce nu se poate compara în toți cei 30 de ani ai mei de muncă, în întreaga lume.



Pentru anul 1998, cu Consorțiul F.A.T., suntem angajați într-o lucrare de mare prestigiu pentru noi și A.N.D., care este Autostrada București-Pitești și vom face tot ceea ce este posibil pentru a repeta aceleași rezultate pozitive, care ne-au fost recunoscute în contractele deja executate. Natural că sperăm să putem obține alte contracte, pentru a nu dispersa acel patrimoniu de management și de colaborare, construit împreună cu întreg personalul român care colaborează cu noi.

Angajarea A.N.D. pentru a gestiona în anul 1998 și în anii următori, importantele lucrări din program, va fi foarte serioasă, dar considerând marele efort al Directorului General al A.N.D. și al colaboratorilor săi direcți, în reducerea birocrației structurilor existente, aceasta va conduce la rezultate de succes sigur.

**DI. prof.dr.ing.
LAURENTIU NICOARĂ
Facultatea de Construcții
Timișoara:**



Pentru drumarii din partea de sud-vest a țării, ca și pentru colegii din țară, anul 1997 a fost de bun augur. Fapte, care vor rămâne drept mărturie a priceperii și perseverenței lor, sunt demne de a fi subliniate și cunoscute de toți acei care își iubesc patria și se constituie în utilizatori rutieri. Drumarii sunt mândri că au reușit ca, în acest an, să pună în funcțiune, în această parte a țării, peste 300 km de drumuri reabilitate, în condițiile unor exigențe europene, îndeplinindu-și în mare măsură, obligația principală de a menține întreaga rețea de drumuri publice, tot timpul anului, într-o stare de viabilitate corespunzătoare. Multitudinea rezultatelor bune, obținute de drumari, prin devotament, însusină și muncă desfășurată cu abnegație, le dă dreptul la aprecierea utilizatorilor și le creează satisfacția lucrului bine făcut. Doresc să enumăr câteva dintre reușitele drumarilor din această parte a țării: pe lângă reabilitarea a peste 300 km drumuri (Voiteni-Timișoara, Sebeș-Deva-Lipova-Arad-Nădăș), se detașează realizarea lucrărilor de siguranță circulației (marcaje moderne, parapete, eliminarea unor "sectoare periculoase"), introducerea unor tehnologii eficiente, executate cu utilaje de mare randament, conceperea și executarea unor sedii frumoase și funcționale pentru unitățile operative etc.

Paralel cu activitatea practică de producție, se menționează reorganizarea sectorului drumurilor publice și introducerea metodelor de muncă specifice economiei de piață. Se dezvoltă societățile comerciale, se practică concurență în proiectare și execuție, acordându-se o atenție majoră calității lucrărilor.

Se cuvine să menționăm la loc de cinste și preocuparea drumarilor din această parte a țării, sprijinită de A.N.D., pentru ridicarea permanentă a nivelului profesional al tuturor cadrelor. Un rol hotărător îl are, în domeniul informării și pregătirii profesionale a drumarilor, revista "Drumuri, Poduri, Siguranță Circulației", care și-a îmbogățit conținutul și forma de la număr la număr, constituind astăzi un element fundamental de instruire a noastră și de legătură dintre noi. A.P.D.P. a organizat întuniri ale specialiștilor, în care s-au analizat problemele actuale și de perspectivă ale sectorului, contribuind la sprijinirea Comisiei infrastructurii pentru transporturi, din cadrul Filialei Timișoara a Academiei Române, în scopul organizării "Zilelor Academice Timișene", cu care ocazie s-au dezbatut teme fundamentale privind drumurile și podurile, concretizate în publicarea a 3 volume, ce au fost difuzate celor interesați. Învățământul superior rutier, prin personalul didactic și de cercetare, a reușit ca, în colaborare și cu sprijinul CESTRIN București și al Institutului Național de Cercetare și Dezvoltare pentru Electrochimie și Materiale Condensate Timișoara, să rezolve teme importante din planul de cercetări, aducându-și contribuția la soluționarea unor probleme de importanță majoră. Nu pot să nu amintesc, în cadrul preocupărilor permanente ale drumarilor pentru ridicarea nivelului profesional al cadrelor și dorința unora de a se perfecționa la cel mai înalt nivel, prin doctorantură și cursuri postuniversitare. Demn de

subliniat este și faptul că, începând cu această toamnă, la propunerea și cu sprijinul A.N.D., Universitatea Banatului a deschis cursurile postliceale la zi, de 2 ani, pentru formarea de tehnicieni constructori și administratori de drumuri și poduri, atât de necesari sectorului nostru.

Rezultatele bune ale acestui an, înregistrate de drumarii din sud-vestul țării, ne dă certitudinea că suntem pe o cale bună, că putem să realizăm mult mai bine și mai multe, în scopul de a crea o rețea de drumuri publice, care să răspundă exigențelor utilizatorilor, conștienți fiind de faptul că tot ceea ce facem, că realizările noastre sunt îndreptate direct către nevoile cetățenilor și că civilizația pătrunde în mod sigur în viața noastră, odată cu drumurile moderne.

De pe platforma celor peste 47 de ani de activitate rutieră, în pragul anului 1998, felicitând din tot sufletul pe drumarii adevărați, care cu abnegație și pasiune muncesc cu pricepere și discernământ pentru ca țara noastră să aibă drumuri bune, moderne, frumoase, ecologice, echipate civilizat, doresc tuturor acestora care lucrează pentru drumuri, acestora care îubesc drumurile și le sprijină, acestora care le utilizează, multe succese în munca lor, putere de luptă și convingere, sănătate deplină și fericire personală.

**DI.prof.dr.ing.
STELIAN DOROBANȚU**

**Universitatea Tehnică
de Construcții București:**



Acum, la sfârșitul unui an de activitate și la începutul altuia nou, se obișnuiește un succint bilanț și un mesaj.

Anul 1997 încheie, practic, realizarea primei etape de reabilitare a 1053 km drumuri naționale. Cea de-a doua etapă, pentru încă 1200 km, prevăzută a se realiza în perioada 1998-2000, este începută prin elaborarea a noi acte juridice: Legea drumurilor, Legea fondului special al drumurilor, Legea concesionării, normative, instrucțiuni și standarde, prin negocierea împrumuturilor externe și precizarea contribuției statului român, prin elaborarea proiectelor pentru cei 1200 km de drumuri și desfășurarea licitației (24.11.1997) pentru adjudecarea execuției lucrărilor.

Profesionalismul, dragostea pentru meserie și respectul față de utilizatori ne-a călăuzit activitatea și în cursul anului trecut și sperăm să o facem cu mai multă dăruire în anul (și anii) ce urmează. Cine călătorește acum pe drumurile reabilitate, constată calitatea lor tehnică net îmbunătățită față de starea premergătoare începerei lucrărilor.

În numele utilizatorilor, al biroului permanent al A.P.D.P. și al Consiliului de Administrație al A.N.D., adresez calde felicitări și sincere mulțumiri tuturor celor care, prin strădania depusă și bunele rezultate obținute, au contribuit la sporirea stării de viabilitate a drumurilor publice, la creșterea dotării tehnice materiale, organizatorice, manageriale și intelectuale a unităților de profil, la asigurarea sporirii calităților lucrărilor.

Activitatea pentru anul 1998 (și următorii) trebuie să înceapă cu un bilanț care să puncteze realizările, dar și aspectele care

s-au desfășurat mai greu, mai puțin productiv, mai puțin performant. Ne așteaptă nu numai lucrările etapei a doua, nu numai lucrările de reparații și întreținere a restului rețelei de drumuri, dar și începerea derulării programului de concesionare și execuție a autostrăzilor, cunoscând că, în condițiile creșterii permanente a traficului, cresc exigențele privind calitatea lucrărilor, sporirea siguranței circulației și protecția mediului. Să nu uităm că, în 1998, se împlinesc 65 de ani de la începerea, în România, a "Contractului Suedez", a primelor lucrări de anvergură (București-Brașov-Sebeș-Cluj-Oradea) de modernizare a drumurilor, 95 de ani de la realizarea, în S.U.A., a primului beton asfaltic "artificial" (aggregate naturale și bitum din petrol), 100 de ani de la "năvălirea" automobilelor pe drumuri și, între altele, ediția X, jubiliară, a Congresului de Drumuri și Poduri din România, preparativele pentru aniversarea a 10 ani de existență și funcționare a A.P.D.P., precum și cele pentru Congresul XXI A.I.P.C.R..

Pentru toate acestea, vă urez multă sănătate, putere de muncă, realizări trainice și un sincer "La mulți ani!"

DI. ing. VIOREL PAU

Director General, SOROCAM:

Sunt plăcut impresionat de onoarea pe care mi-ati făcut-o, invitându-mă să-mi spun opinia în cadrul anchetei organizate de Dvs., cu ocazia sfârșitului de an.

În ceea ce mă privește, marea mea satisfacție pe linie profesională este legată de realizarea aproape integrală a tot ceea ce ne-am propus pentru acest an, concomitent cu respectarea strategiei A.N.D., care a vizat, în primul rând, asigurarea unui standard calitativ, la nivel european, a lucrărilor executate.

Pentru anul 1998, îmi doresc ca SOROCAM, societate de acum foarte cunoscută, atât specialiștilor, cât și ales beneficiarilor drumurilor din România, să atingă, din toate punctele de vedere, nivelul calitativ occidental, speranță care reprezintă, pentru colectivul nostru, totala satisfacție profesională și, în același timp, modesta noastră contribuție la ridicarea standardului tehnic al drumurilor din țara noastră. Având în vedere calificarea, calitatea și experiența oamenilor noștri, precum și dotarea tehnică de care dispunem, sunt convins că în anul 1998, vom reuși să realizăm obiectivele ambițioase pe care ni le propunem, spre deplina și fireasca satisfacție a beneficiarilor noștri.

Revista "Drumuri, Poduri, Siguranță Circulației" constituie pentru noi un foarte important instrument de lucru și informare. Revista s-a dezvoltat continuu, crescând în calitate și substanță, reflectând munca de excepție a colectivului redațional.

Nivelul actual al revistei noastre poate înregistra o creștere spectaculoasă, prin prezentarea mai amplă a noilor produse, echipamente și tehnologii pe care le oferă sectorului rutier, societățile comerciale și mixte, precum și societățile străine din țările avansate în acest domeniu.



DI.ing.

ALEXANDRU IONESCU

Director

filiala CONTRANSIMEX Deva:

Încheiem anul 1997 cu satisfacția finalizării lucrărilor de reabilitare pe DN 7 Deva - Lipova. Din partea celor 300 de constructori de la filiala noastră, care s-au perfecționat în reabilitări de drumuri, pot să afirm disponibilitatea noastră, tehnică și profesională, pentru realizarea de noi lucrări performante în sectorul rutier.

Adresez tuturor drumarilor un nou an fericit, prosperitate și succese depline în frumoasa meserie de drumar.



DI.dr.ing. MIHAI BOICU

Primvicepreședinte A.P.D.P.:

La cumpăna anilor și a bilanțului, adresez sincere mulțumiri membrilor A.P.D.P., care și-au găsit timp, în tumultul vieții și pentru activitățile specifice Asociației. Si n-au fost puțini!

În anul care vine vom avea un Congres Național la Iași, al X-lea, pe care-l dorim ca o manifestare de suflet a drumarilor. Să consolidăm ceea ce unește familia noastră și să facem ca realizările să fie cunoscute în țară și peste hotare. Sunt conștient că merităm lucru acesta!



DI.ing.

THEODOR

CONSTANTINESCU

Director General

IPTANA - S.A.:

Anul 1997 coincide cu împlinirea a 45 de ani de la înființarea Institutului de Proiectări Transporturi Auto, Navale și Aeriene, astăzi Societatea Comercială IPTANA S.A..

În acești 45 ani, am elaborat studii și proiecte pentru toate investițiile majore necesare creării și dezvoltării infrastructurii aferente rețelelor de transport rutiere, fluviale, maritime și aeroportuare ale țării noastre, precum și unor domenii înrudite. Beneficiind de specialiști cu o înaltă pregătire profesională și cu o încredințată experiență, am elaborat documentații pentru beneficiari externi și am colaborat la întocmirea de documentații pentru Instituțiile Financiare Internaționale.

În ultimii ani, prin trecerea la proiectarea asistată de calculator și prin implementarea unui sistem propriu de asigurare a calității, prestația noastră a crescut în competitivitate, fapt ce ne permite să satisfacem cele mai înalte exigențe ale partenerilor noștri interni și externi.

Pregătindu-ne să păsim în noul an, dorim să-i asigurăm pe colegii noștri din administrația drumurilor publice, că vor avea, și în continuare, în IPTANA S.A., același partener loial, dispus să-și pună întreg profesionalismul în slujba propășirii sectorului rutier.



DRUMURILE LOCALE, LA RĂSCRUCE

Prin Ordonanțele Guvernului nr.30/1997 și 53/1997, cea mai mare parte a regiilor autonome urmează să se transforme, până la 30 iunie 1998, în societăți comerciale.

Aplicarea celor 2 Ordonanțe în domeniul drumurilor publice de interes local, are implicații organizatorice și de gestiune, cu mult mai profunde decât o simplă schimbare de nume și de statut, așa cum ar părea la prima vedere. Actualele RADJ-uri au o dublă funcțiune: de administrare a drumurilor publice din patrimoniul local și de execuție a lucrărilor de întreținere și reparare a acestor drumuri. Trecerea unui întreg RADJ, cu arme și bagaje, în tabăra societăților comerciale, ar presupune transferarea, din mâna autorităților locale, a unui patrimoniu de mare importanță strategică pentru economia județului, cu consecințe economice și sociale imprevizibile. Mai ales că, mai devreme sau mai târziu, respectivele societăți comerciale se vor privatiza.

Se impune, deci, separarea, de la bun început, a celor două funcții, dintre care una (administrarea drumurilor locale) să rămână în sarcina exclusivă a autorităților administrative județene, iar cealaltă (execuția lucrărilor de întreținere și reparare a drumurilor) să fie preluată de noile societăți comerciale care se înființează. Înutil de subliniat avantajele acestei separări, care permite organelor teritoriale să monitorizeze viabilitatea rețelei rutiere, să selecteze prioritățile privind îmbunătățirea stării tehnice a drumurilor, să concentreze fondurile provenite din taxele rutiere și din bugetele locale, în scopul utilizării lor mai eficiente și, în fine, să adopte măsuri de urgență pentru restabilirea circulației, în cazul înzăpezirilor sau a calamităților naturale.

Până aici, nimic nou. Aceste comandamente organizatorice, se pare că au fost înțelese și înșușite de toată lumea, de la prefectii și până la conducerile regiilor de drumuri județene. Deci, din punct de vedere teoretic, lucrurile sunt clare și bine puse la punct. Să vedem însă, cum stăm cu trecerea la practică și să parcurgem antecedentele concrete. Spre exemplu, Primăria Generală a Capitalei a procedat, cu câțiva ani în urmă, la separarea activităților, prin desfăcerea Administrației Domeniului Public în Administrația Străzilor (plus Administrația Parcurilor și Cimitirilor) și societatea DRUPO SA. Procesul de separare a cuprins, atât împărțirea logisticii, inventarului și personalului, cât și delimitarea clară a atribuțiilor, iar pregătirea acestui proces s-a desfășurat, nu fără oarecare convulsii și tensiuni, pe parcursul unui an întreg. Astăzi, Administrația Străzilor, cu o structură organizatorică simplificată și suplă, își concentrează preocupările asupra programării, pregătirii și urmăririi lucrărilor de investiții, reparării și întreținere a căilor rutiere, pe care le încrengătă, prin licitații, societăților de profil, printre care și DRUPO. În domeniul execuției nemijlocite, Administrația Străzilor se ocupă numai cu plombări, intervenții de urgență la carosabil și deszăpeziri. Această organizare, care funcționează bine, nu s-a făcut însă, sub presiunea unui termen scurt.

Un alt exemplu, la scară mai mare, îl oferă Administrația Națională a Drumurilor, care a elaborat un program coerent de separare a activităților, la cele 7 Regionale, eșalonat pe parcursul a 4 ani. Programul este în curs de aplicare și, cu toate că durata prevăzută pentru pregătire a fost suficientă, operațiunea nu a decurs fără dificultăți, mal mici sau mai mari, apărute îci și colo. Important este că trecerea la concret a început și, fără nici o îndoială, asperitatele care mai există, se vor aplana, cu timpul.

În ambele exemple citate mai sus, o problemă importantă care s-a pus, a fost aceea a viabilității noilor societăți comerciale create, căci numai asigurarea personalului și a dotărilor necesare, nu este suficientă pentru supraviețuirea lor. Întrate dintr-o dată în regim concurențial, acestea aveau toate şansele să se sufoce, din punct de vedere financiar, în competiția dură cu societățile similară, mal vechi și mal rodate în activitatea specifică economiei de piață. De aceea, pentru a li se da o sansă de a ajunge, oarecum, pe picior de egalitate cu concurenții lor mai experimentați, actele normative de înființare a noilor societăți comerciale au prevăzut obligația administrațiilor de stat din care s-au desprins, de a le asigura acestora, un portofoliu

minim de contracte, prin încredințare directă, pentru primul an de activitate. O obligație normală și morală a părinților față de copiii lor.

Experiența acumulată de Primăria Generală a Capitalei și de Administrația Națională a Drumurilor, în procesul de separare organizatorică a funcțiunilor de administrare și de execuție, dovedește că realizarea concretă a ideii de分离 se poate face peste noapte, sub imperiul grabei, fără o pregătire prealabilă corespunzătoare și fără soluționarea, în cele mai mici detaliu, a problemelor, deloc puține și ușoare, care se ridică. În cazul RADJ-urilor, este de așteptat ca rezolvarea acestor probleme să dea serioase bătăi de cap autorităților județene, Departamentului pentru Administrația Publică Locală și Administrației Naționale a Drumurilor, date fiind situațiile specifice în fiecare din cele 40 județe ale țării, iar găsirea unor formule echitabile de soluționare să necesite un timp destul de îndelungat, de negocieri și tratative.

Una dintre aceste probleme, care se regăsește la toate regiile județene, este aceea a salarizării personalului. Dacă pentru noile societăți comerciale, stabilirea nivelului de salarizare va fi făcută de consiliile de administrație respective, care vor ține seama, pe cât posibil, de grila actuală a regiilor autonome, mai dificil va fi cu salarizarea personalului care va trece în cadrul Consiliilor Județene, obligat să respecte plăfoanele stabilite pentru bugetari. De aceea, nominalizarea personalului pentru noile structuri ale administrației drumurilor locale, se va face cu foarte mare greutate, la fiecare județ în parte.

După cum am aflat, Asociația Patronală a Drumurilor de Interes Județean pregătește un proiect de act normativ privind restrukturarea regiilor județene și înființarea societăților comerciale de întreținere, reparare și construcție a drumurilor locale. Bine ar fi dacă respectivul act normativ ar conține măsuri de sprijinire a noilor societăți comerciale, în fază de demarare a activităților și dacă n-ar cuprinde prevederi foarte stricte privind încadrarea acestui delicat proces de separare, într-un termen foarte scurt, care ar putea avea efecte negative în planul producției și al eficienței, conducând chiar la compromiterea ideii.

În legătură cu acest subiect, ar mai fi de adăugat un lucru, deosebit de important și de actual, după opinia mea, și pe care îmi fac datoria de conștiință de a-l readuce în memoria celor care l-au uitat (deși sunt convins că vorbesc în pustiu). Cred că restrukturarea regiilor județene de drumuri oferă o ocazie, cum nu se poate mai prieinică, pentru repunerea în discuție și promovarea, într-o formă ușor modificată, a Legii Drumurilor, păstrând spiritul proiectului de Lege care a fost respins de fostul Legislativ. Acest proiect de Lege prevede unificarea administrației drumurilor naționale și a celor județene, iar motivul respingerii lui a fost că se poate de subțire: s-a zis că este neconstituțional, deoarece amestecă patrimoniul național cu cel local, încalcând articolul din Constituție care se referă la proprietatea publică. După umila mea părere, argumentul neconstituționalității (care cade cu secces, la simpla lecturare a respectivului articol din Constituție) ascunde, de fapt, un joc de interese, mascat în umbra Legii Fundamentale a țării. și așa s-a făcut că proiectul Legii Drumurilor a fost aruncat într-un sertar, unde zace, în așteptarea unor zile mai bune. Iar astăzi, deși majoritatea liderilor drumari, atât de la "național", cât și de la "județene", sunt de acord că preconizata organizare administrativă din acest proiect de Lege este ideală în condițiile țării noastre, și ar putea reprezenta o soluție pentru problema salarizării personalului din administrația județeană, nimănii nu mai are dorință să-l susțină. Lipsa de dorință provine tot din lipsă de interes, cel puțin pentru moment, când există alte priorități. M-am întrebat dacă este bine să sacrificăm o idee bună, pentru o situație conjuncturală. Dar mi s-a spus că noua Lege a Drumurilor, deși bună în principiu, nu este totuși oportuna și mi s-a dat de înțeles să o las bătă. Ceea ce și fac, oprindu-mă aici. Deocamdată. Promit însă că voi reveni, atunci când Legea Drumurilor va deveni oportună. Adică, peste circa 150 - 200 de ani.

TITI GEORGESCU

A.P.D.P. la înălțime

MANIFESTĂRI INTERESANTE, PARTICIPARE PE MĂSURĂ

Anul care se încheie a constituit și pentru Asociația Profesională de Drumuri și Poduri din România un pas deosebit de important în cristalizarea și derularea unui amplu program de activități. Grupate succint, iată care au fost câteva dintre acestea: la capitolul "Activități organizatorice" trebuie menționate Conferința Națională a A.P.D.P., sprijinirea comitetului de organizare a celui de al X-lea Congres Național de Drumuri și Poduri (lași 1998), extinderea legăturilor cu asociații similare din țară

și din străinătate, evidența informatizată a membrilor A.P.D.P., etc.

La capitolul "Activități tehnice și științifice" lista manifestărilor este mult mai amplă și nu o vom mai relua aici. La câteva însă dintre manifestările organizate am fost și noi prezenți, motiv pentru care vă și lăsăm în compania imaginilor pe care le-am surprins. Vă promitem însă, dacă vom fi și invitați, că albumul nostru va fi cu siguranță mult mai bogat și variat în anul care va începe în curând.



*Un moment deosebit în acest an în viața drumarilor:
Conferința Națională a A.P.D.P. desfășurată în luna martie la Bistrița*



*Succesul deosebit al conferinței de la Bistrița s-a datorat prezenței
unui mare număr de delegați din toată țara*



*Aspecte de la ședința filialei A.P.D.P. Muntenia, desfășurată la București.
Între timp, filiala Muntenia a devenit ... filiala București*



*O manifestare cu o bogată participare internațională:
Reuniunea plenară a Comisiei "Drumuri din beton",
desfășurată în luna mai la București*



În ciuda greutăților, tabăra de pictură de la Piscul Negru a constituit, și în acest an, un nou prilej de afirmare pentru tinerii artiști drumari



Dincolo de caracterul științific, teoretic, accentul a fost pus și pe dezbaterea problemelor chiar pe ... teren! Este și cazul întâlnirii de la Frațești



Simpozionul "Tehnologii moderne de întreținere a drumurilor cu îmbrăcăminte asfaltice" s-a desfășurat în luna iulie, la Târgoviște



Nota bene pentru organizatori: întâlnirea tehnică cu prezentare de utilaje, materiale de construcții, și tehnologii performante care a avut loc în luna septembrie, la Bacău



Expozițiile de mașini și utilaje au constituit, în permanență, un util schimb de experiență între producători și beneficiari (Bacău, 1997)



Conștuierea șefilor de S.D.N., desfășurată în luna octombrie la Băile Felix a discutat și analizat problemele importante ale drumurilor românești



Moment aniversar: stația pilot de încercări rutiere accelerate a primit numele prof. dr. Dimitrie Athanasiu



Și tot la Iași un eveniment deosebit: decernarea titlului de doctor honoris causa, de către Univ. Tehnică "Gh. Asachi", prof. dr. John Metcalf din S.U.A.



O imagine sugestivă: reprezentați specialiști în drumuri, din nou în amfiteatre printre studenți. (Iași, 1997)



Simpozionul "Aspecte tehnico-economice ale rețelei rutiere din Muntenia" s-a bucurat de un deosebit succes (București, 1997)



Inaugurarea Agenției de Control și Încasare Nădlac



La Focșani a avut loc o interesantă întâlnire a specialiștilor din sectorul economico-financial al A.N.D. (noiembrie, 1997)

A.N.D. ÎN CONTEXTUL ACTUAL AL COOPERĂRII INTERNAȚIONALE (I)

Ne-am propus ca, începând din acest număr, să prezentăm principalele aspecte ale activității de cooperare internațională ale Administrației Naționale a Drumurilor, desfășurate în ultimii ani, în cadrul instituțiilor mondiale de specialitate, în vederea integrării României în structurile acestor instituții și a promovării tehniciilor și tehnologiilor rutiere de vîrf în țara noastră.

Vom începe cu activitățile externe în care A.N.D. a fost reprezentată de CESTRIN.

IMPLICAREA CESTRIN

Înființat la 15 mai 1991, prin ordinul A.N.D. nr.13/1991, Centrul de Studii Tehnice Rutiere și Informatică (CESTRIN) are ca obiect de activitate:

- efectuarea de studii, analize, încercări de laborator și coordonarea sistemului de laboratoare din rețeaua A.N.D.;

- efectuarea de măsurători pentru investigarea rețelei rutiere;

- urmărirea comportărilor în exploatare a drumurilor și podurilor;

- avizarea documentațiilor pentru autostrăzi, drumuri și poduri;

- executarea de prototipuri de aparate de măsură și control;

- concepția, derularea și coordonarea întregului ansamblu informativ al rețelei de drumuri.

Pe plan național, activitatea desfășurată de CESTRIN, de la înființare și până în prezent, s-a desfășurat destul de timid, fiind cunoscută mai mult prin rapoartele de cercetare, instrucțiile tehnice și expertizele efectuate. Cea mai importantă activitate a CESTRIN o constituie implicarea sa în realizarea etapei I a programului de reabilitare a drumurilor, prin activități de expertiză și avizare a documentațiilor tehnice, prin asigurarea de asistență tehnică, prin agrementarea și propunerea spre experimentare a unor noi tehnologii și materiale rutiere.

În schimb, CESTRIN-ul s-a făcut cunoscut, încă din 1992, pe plan internațional, ca



reprezentant al A.N.D., în următoarele acțiuni:

PROGRAMELE SHRP/LTPP

În cadrul programului internațional SHRP (Strategic Highway Research Program), CESTRIN a participat direct, printr-un cercetător, în calitate de reprezentant al Administrației Naționale a Drumurilor, la derularea acestui program, inițiat de SUA și considerat cel mai vast program internațional de cercetare din istoria drumurilor. Acest reprezentant a fost numit coordonator național SHRP pentru România și colaborăază îndeaproape cu organismele internaționale pentru implementarea programului în țara noastră.

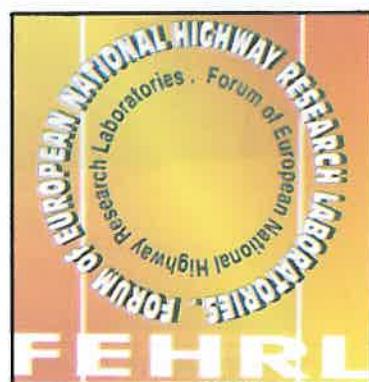
Pe de altă parte, la secția Structuri Rutiere a CESTRIN, s-a inițiat Programul Național de Urmărire a Performanțelor Îmbrăcămintilor Rutiere pe Termen Lung, RO-LTPP (Romanian-Long Term Pavement Performance Program), o aplicare în țara noastră a programului Internațional LTPP.

În anul 1994, datorită participării active a coordonatorului național SHRP și a inițierii programului RO-LTPP, A.N.D. a fost

afiliată la programul internațional SHRP/LTPP, care este inițiat și coordonat de 3 mari instituții din SUA: Academia de Științe, TRB (Transport Research Board) și FHWA (Federal Highway Administration).

În anii următori, s-au continuat activitățile LTPP la nivel de CESTRIN și DRDP-uri, ajungându-se, în cursul acestui an, la implicarea directă a facultăților cu profil de drumuri, din universitățile tehnice, în colaborare cu DRDP-urile din zonă, prin contracte de cercetare, în efectuarea de studii RO-LTPP la nivel național.

Prin procurarea, în 1995, a unui set de aparaturi SHRP, laboratorul CESTRIN este



FEHRL Members	
	AUSTRIA BFRZ Bundesforschungs- und Prüfzentrum Arsenal
	BELGIUM CBR Centre de Recherches Routières
	DENMARK OCW Østenskøgecentrum voor de Wegenbouw
	FINLAND VTT Technical Research Center of Finland
	FRANCE LCPC Laboratoire Central des Ponts et Chaussées
	GERMANY Membership under consideration
	GREECE KEDE Central Public Works Laboratory
	ICELAND PRA Public Roads Administration
	IRELAND NRA National Roads Authority
	ITALY Membership under consideration
	LUXEMBOURG INRR Institut National de Recherche Routière
	NETHERLANDS DWW Dienst Wegen en Waterbouwkunde Rijkswaterstaat
	NORWAY NRRI Norwegian Road Research Laboratory
	PORTUGAL INFC Laboratório Nacional de Engenharia Civil
	SPAIN CEDEX Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas
	SWEDEN VTI Swedish Road and Transport Research Institute
	SWITZERLAND EPFL Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne
	UNITED KINGDOM TRL Transport Research Laboratory
Associate FEHRL Members	
	CZECH REPUBLIC Transport Research Center
	POLAND ISNM Instytut Badawczy Drog i Mostów
	ROMANIA Center for Road Studies, Engineering and Informatics
	SLOVENIA ZRC Zavod Za Cestovništvo

apreciat ca cel mai bine dotat din sud-estul Europei, iar România este cotată "leader country" în Europa, în ceea ce privește implementarea tehnologiei Superpave. De aceea, au fost primite solicitări din partea laboratoarelor similare din Danemarca, Suedia, Grecia, Slovenia și alte țări, privind organizarea în România, la CESTRIN, a unui curs de instruire în domeniul SHRP pentru bitumuri, cu concursul expertilor de la AAT și FHWA (SUA), la care să participe specialiști din țările solicitante.

FORUMUL EUROPEAN, FEHRL

AND, prin CESTRIN, s-a afiliat, în 1995, la Forumul European al Laboratoarelor de Cercetare Rutieră, FEHRL (forum of European Highway Research Laboratories), care este organismul tehnic de specialitate al Comunității Europene în domeniul transporturilor rutiere. Ca urmare, delegatul nostru a participat activ la lucrările Grupului de Lucru FEHRL, precum și la redactarea raportului final, evidențiind utilizarea echipamentelor SHRP la evaluarea performanțelor bitumurilor rutiere, utilizate la lucrările de reabilitări din România.

PROGRAMUL EUROPEAN "COST"

La ședința interministerială a Comunității Europene din luna mai 1997, România a fost acceptată ca țară membră a Programului European de Cooperare Științifică și Tehnică (COST). Coordonator național al programului COST în România este Ministerul Cercetării și Tehnologiei.

În urma acestui fapt, au început demersurile la Biroul COST de la Bruxelles și la secretariatul FEHRL, în vederea participării efective a A.N.D. la realizarea unor proiecte COST care se derulează deja de câțiva ani, în programul de lucru al FEHRL.

PROGRAMUL PHARE/PMS

Din anul 1992, s-a inițiat, în cadrul programului PHARE, un proiect de elaborare a unui Sistem de Administrare Optimizată a Drumurilor (PMS). Aplicarea fazei inițiale a programului PHARE/PMS a dat însă, rezultate slabe, datorită deficiențelor de management și de conlucrare cu colaboratorii externi (BCEOM/SCETAROUTE), care persistă și în prezent. Drept urmare, s-au inițiat demersuri pentru continuarea programului PHARE/PMS, cu două fază.

ROMÂNIA OPTEAZĂ PENTRU SISTEMUL SUPERPAVE

Sub acest titlu, a apărut, în numărul din aprilie al revistei americane "Focus", editată de TRB/FHWA/US DOT, următorul articol:

Administrația Națională a Drumurilor din România a decis să adopte specificația Superpave, pentru testarea bitumurilor rutiere și pentru proiectarea mixturiilor bituminoase destinate execuției lucrărilor de îmbrăcăminți asfaltice. România are o rețea de drumuri publice de circa 153000 km,



Personalul tehnic al A.N.D., în timpul instructajului pentru utilizarea echipamentelor SHRP, care includ și aparatura pentru încercarea la întindere directă a bitumurilor rutiere.

din care aproximativ jumătate sunt prevăzute cu îmbrăcăminți moderne. A.N.D. a adoptat sistemul Superpave, din aceleasi motive ca și administrațile de drumuri din Statele Unite și anume, din dorința de a construi îmbrăcăminți rutiere mai performante și mai durabile.

România a realizat deja progrese semnificative în implementarea sistemului Superpave. În vara anului 1996, setul complet de aparatură SHRP, necesar pentru testarea performanțelor bitumurilor, a fost instalat în laboratoarele A.N.D. din București, de către o firmă specializată din SUA: Advanced Asphalt Technologies. Firma americană a asigurat și trei săptămâni de instruire intensivă a personalului tehnic al A.N.D.

A.N.D. va procura în curând un compactor girator SHRP și va începe să proiecteze mixturi conform conceptului Superpave, adaptat condițiilor climatice specifice României, caracterizate prin ierni umede și severe, precum și condițiilor de trafic specifice drumurilor sale. "Noi trebuie să dezvoltăm și să implementăm în prezent, metodologii pentru proiectarea și execuția îmbrăcăminților asfaltice adaptate condițiilor generale, specifice României" a precizat Radu Andrei, de la A.N.D.

Andrei a avut oportunitatea de a studia sistemul Superpave în perioada în care a lucrat în SUA, în calitate de cercetător asociat, din partea A.N.D., în cadrul Programului Strategic de Cercetare Rutieră (SHRP), în perioada iunie 1992-iunie 1993.

Andrei a menținut în continuare, relațiile tehnice ale A.N.D., cu cercetarea rutieră din SUA, în calitatea sa de coordonator internațional SHRP pentru România. Coordonatorii internaționali SHRP se întâlnesc în fiecare an, cu ocazia ședințelor anuale ale Comitetului pentru Cercetare în Transporturi (Transport Research Board - TRB), pentru a analiza modul de implementare a rezultatelor cercetărilor SHRP, precum și rezultatele obținute în cadrul Programului Internațional de Urmărire a Performanțelor Îmbrăcăminților Rutiere pe Termen Lung (LTPP), în curs de derulare.

A.N.D. și-a pus mari speranțe în implementarea și exploatarea sistemului Superpave. "Tehnologia Superpave constituie opțiunea actuală a României pentru o abordare nouă și cuprinzătoare, bazată pe criterii de performanță a problemelor legate de proiectarea și evaluarea îmbrăcăminților rutiere" a afirmat Radu Andrei.

Dr.ing. RADU ANDREI
- director adjunct CESTRIN -

PARTICIPĂRI INTERNAȚIONALE ÎN 1997, ÎN DOMENUL BETOANELOR DE CIMENT RUTIERE

REUNIUNEA COMITETULUI CT 7.

La invitația părții române, făcută la precedenta reuniune a CT7, care a avut loc în 1996, la Buenos Aires (Argentina), în perioada 11-13 mai 1997, la București, a avut loc un eveniment științific internațional deosebit: A III-a Reuniune Plenară a Comitetului Tehnic (CT7), "Drumuri din beton", din cadrul Asociației Mondiale a Drumurilor (AIPCR/PIARC).

Desfășurată în organizarea A.N.D., a A.P.D.P. și INCERTRANS și sub directa îndrumare a d-lui Director General A.N.D., ing. Dănilă Bucșa, reuniunea s-a bucurat de o reușită deplină.

La lucrările reuniunii au participat un număr de 38 de experți în betoane de ciment rutiere, reprezentând 20 de țări.

Principalele probleme aflate pe agenda de lucru a Reuniunii, s-au referit la:

- discutarea și aprobarea concluziilor rezultate la reuniunea precedentă a Comitetului, care a avut loc la Buenos Aires;
- stabilirea programului de lucru al CT7, pentru perioada următoare;
- prezentarea activității tehnice și a lucrărilor efectuate în cele 8 subcomitete ale CT7;
- prezentarea activităților Comitetului CT7, din punct de vedere al publicațiilor tehnice, referitoare la betonul de ciment;
- prezentarea programului viitoarelor reuniuni științifice, simpozioane, mese rotunde etc., specifice domeniului drumurilor din beton de ciment;
- prezentarea de lucrări individuale, de către participanții la reuniune.

Din partea României, dl.dr.ing. Viorel Pârvu a susținut o expunere pe tema: "Probleme actuale și de perspectivă specifice drumurilor din beton, în România".

Au fost prezentate o serie de realizări tehnice la care s-a ajuns în România, pe baza cercetărilor efectuate în cadrul INCERTRANS, în ultimul deceniu, când tehnica betoanelor de ciment rutiere a înregistrat o serie de progrese, în domenii diferite, cum ar fi: armonizarea normelor tehnice românești cu cele internaționale, îmbunătățirea calității și diversificarea materialelor utilizate la prepararea betoanelor rutiere, precum și a tehnologiilor de punere în operă a acestora.

S-a menționat, de asemenea, că cercetarea științifică rutieră din România urmărește cu atenție practica mondială în domeniul betoanelor de ciment rutiere, în prezent, afîndu-se în diverse stadii de realizare, o serie de cercetări privind: tehnica cofrajei glisante, betoanele cu armare continuă, dimensionarea ranforsării cu beton de ciment a pistelor aeroportuare, repararea defectiunilor la îmbrăcăințile din beton rutiere și aeroportuare.

În cadrul programului de vizite tehnice, experții au putut face aprecieri asupra comportării în exploatare, a îmbrăcăinților din beton executate în două straturi, în sistemul cofraje fixe, pe DN1 (tronson Câmpina-Comarnic), într-un singur strat de 23 cm grosime și 8,50 m lățime, executat pe autostrada București-Pitești sau a stratului de "beton slab" de 15 cm grosime și 9,10 m lățime, realizat anul trecut, în premieră națională, la Brănești, în sistemul "cofraje glisante", pe cca 17 km din tronsonul de autostradă București-Fundulea.

Scrisorile de mulțumire și apreciere, primite de la mai mulți participanți la această reuniune, printre care Președintele CT7 (profesorul Lorenzo Domenichini - Italia), Secretarul CT7 (Jean-Pierre Christory - Franța), precum și alți membri de vază ai CT7 (H. Sommer - Austria, Frederic Fuchs - Belgia, Lorenzo Antunes - Portugalia, A. Volpracht - Germania, Carlos Kraemer și Carlos Jofre - Spania, Paul Teng - SUA, David Jones - Anglia etc.) atestă că cea de-a treia reuniune plenară a CT7, desfășurată la București, sub auspiciile A.N.D., A.P.D.P. și INCERTRANS, a fost bine organizată, extrem de interesantă și utilă pentru toți participanții.

CONGRESUL I.R.F.

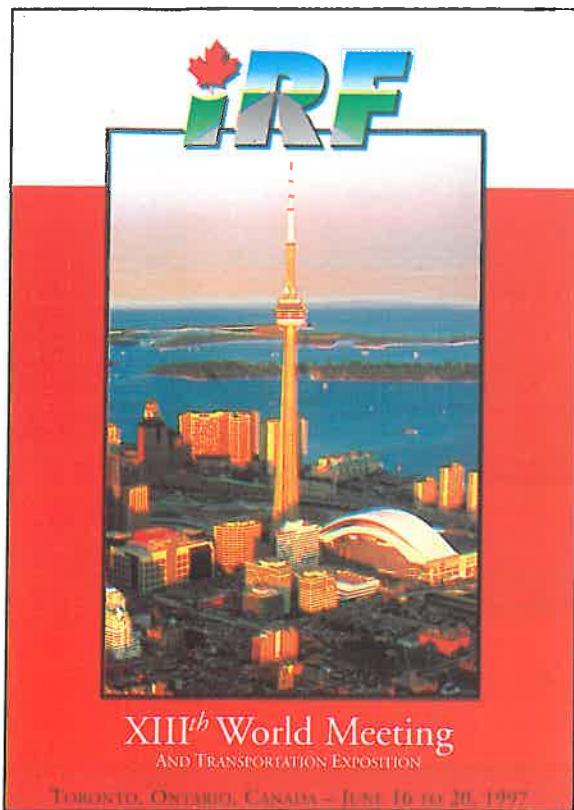
O altă manifestare științifică a anului 1997, de mare prestigiu pentru tehnica rutieră, la care partea română s-a făcut remarcată, a fost și cel de-al XIII-lea Congres Mondial al Federației Rutiere Internaționale (IRF), care a avut loc în perioada 16-20 iunie 1997, la Toronto (Canada).

Programul tehnic al Congresului Mondial IRF, desfășurat sub deviza: "Drumurile dezvoltă economia, ocrotind mediul înconjurător", a avut ca obiectiv întreaga gamă a problematicii referitoare la transportul rutier, numeroase alte aspecte privind modurile de transport și a cuprins expuneri de lucrări, sesiuni plenare și speciale, mese rotunde și discuții. Ele au abordat tot evantaful de probleme care se pun la nivel mondial asupra tehnologiilor și gestiunilor rutiere, începând cu transportul materialelor periculoase, până la conceptul de sisteme de transport inteligente.

Din partea României, în cadrul sesiunii nr.9 a Congresului, intitulată "Construcția, reabilitarea și întreținerea drumurilor", dl. dr.ing. Viorel Pârvu a prezentat lucrarea: "Influența agregatelor calcaroase asupra caracteristicilor betoanelor de ciment rutiere", care a fost bine apreciată, atât de unii specialiști din Australia și Spania, prezenti în sală, cât și ulterior, prin scrisoarea din 29 august 1997, a Federației Rutiere Internaționale, a Ministerului Transporturilor din Ontario și a Asociației Transportatorilor din Canada.



Primirea fastuoasă a delegaților la Palatul Congreselor, în ziua deschiderii lucrărilor Congresului I.R.F.



Afișul Congresului I.R.F.



Autostrada din beton de ciment 407, obiectiv important al vizitei tehnice



Momentul festiv al tăierii panglicii inaugurate la expoziția tehnică a Congresului I.R.F.

O impresie deosebită asupra participantilor la Congres, a avut-o marea și interesanta expoziție tehnică, având ca obiectiv transporturile, ce ocupă, în cadrul Palatului Congreselor din Toronto, o suprafață de cca 4000 m², în care peste 150 de firme din întreaga lume au prezentat realizări de ultimă oră în domeniul tehnicii rutiere și la a cărei inaugurare, făcută prin tăierea celebrei panglici roșii și printr-un ceremonial deosebit, au fost prezenți miniștri ai transporturilor și reprezentanți de seamă ai organizatorilor.

De asemenea, realizări interesante ale tehnicii rutiere de vârf canadiene au fost remarcate și cu ocazia vizitelor tehnice efectuate în timpul Congresului, dintre care Autostrada 407 (din beton de ciment), în lungime de cca 70 km, proiectată, construită șiexploatață în premieră, de sectorul privat din statul Ontario, a lăsat o impresie deosebită, constituind un exemplu relevant, pentru specialiști, care ajuns la concluzia că îmbrăcămintea din beton de ciment are prioritate față de cea bituminoasă.

În concluzie, se poate afirma că, din punct de vedere al domeniului betoanelor de ciment rutiere, în anul 1997, România a fost bine reprezentată la principalele manifestări științifice, organizate de cele două mari organizații care patronează tehnica rutieră mondială: Asociația Mondială a Drumurilor (AIPCR/PIARC) și Federația Rutieră Internațională (IRF).

Dr. ing. VIOREL PÂRVU
- șef Departament Betoane Rutiere INCERTRANS -



Ceremonialul de închidere a lucrărilor Congresului I.R.F.

REABILITAREA ÎN IMAGINI

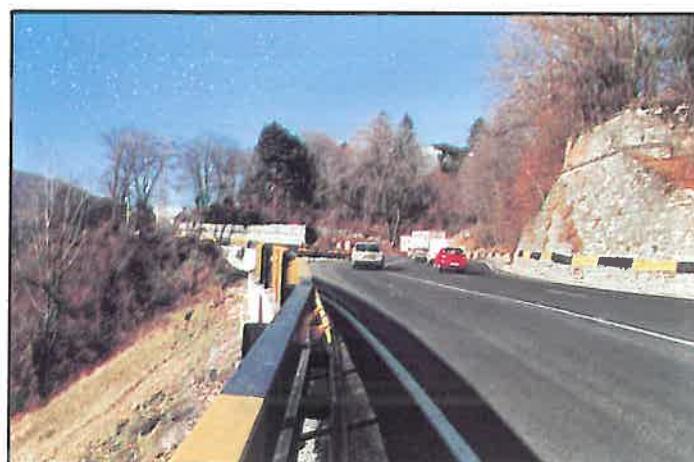
Un mare clasic al culturii române spunea cândva că noi suntem singurul popor la care noțiunea de frumos și bine înseamnă același lucru. Extrapolând la ceea ce ne interesează, putem spune, văzând ceea ce s-a realizat în anul 1997, că drumurile bune sunt frumoase și drumurile frumoase sunt bune. Devenită certitudine, reabilitarea drumurilor naționale i-a făcut pe mulți participanți la trafic să compare traseele parcuse, calitativ, cu cele din Europa. Nu vom mai relua aici date și cifre sintetice ale primei etape a programului de reabilitare și nici nu vom mai face previziuni asupra a ceea ce se va întâmpla în viitor. Acest lucru l-am făcut deja pe parcursul unui întreg an, și îl vom face în continuare, în paginile revistei. Ceea ce vă oferim însă acum, este exact ceea ce clasicul pe care îl aminteam la început remarcă: pentru ca un lucru să fie bun el trebuie să aibă, dincolo de utilitate, o frumusețe proprie. Și drumurile din aceste imagini o dovedesc cu prisosință. Când însă vor arăta toate drumurile țării la fel, e o altă chestiune, care merită un capitol aparte ...



*Pe aici, iarna, practic nu se putea circula.
Imaginea de acum este, credem, elocventă (DN 7)*



Reabilitarea pe DN 1 a constituit un greu examen pentru constructori



Spaima șoferilor, defileul Posada, asigură acum fluența necesară traficului (DN 1)



Spre Slobozia, pe patru benzi (DN 2)



Dealul Negru a primit de curând ... undă verde (DN 7)



Dificultățile principale întâlnite în cadrul programului de reabilitare, au fost, printre altele, următoarele: necesitatea menținerii, în cea mai mare parte, a drumului existent; pe sectoarele de drum unde a fost necesară o structură rutieră nouă, partea carosabilă și platforma au fost executate după proiecte noi; lucrările de poduri și podejeau au însemnat atât modernizarea celor existente, cât și proiecte și execuții noi; pentru sporirea gradului de siguranță a traficului, s-au folosit cele mai noi și moderne metode de marcare și semnalizare rutieră etc. Cât despre dotarea tehnică și pregătirea profesională a specialiștilor, trebuie să recunoaștem că în ultimii ani s-au produs progrese importante. Și, poate cel mai important lucru care ar trebui remarcat, este efortul de schimbare a mentalității, în toate fazele de reabilitare a unui drum. Ceea ce este, trebuie să o recunoaștem, un lucru promițător și, mai ales ... FRUMOS!



Sector de drumuri reabilitat în zona Deva - Arad (DN 7)



Pasajul Râul Vadului, pe DN 7



Taluze executate ca la carte (DN 7)



Între Sebeș și Alba se poate rula acum în siguranță și viteză maxime. Atunci însă când și localitățile de pe traseu vor beneficia (și nu numai în această zonă) și de centuri rutiere adecvate, performanțele vor fi cu totul altele (DN 7)



Și, în final, pe toate drumurile reabilitate, noi vă dorim să circulați cât mai mult și în deplină siguranță. Urarea apărține, deopotrivă, cercetătorilor, proiectanților, consultanților, executanților și beneficiarilor:
"La mulți ani"

Imagini realizate de CONSTANTIN MARIN

Iași, 1997:

PATRU DESENII DE ÎNCERCĂRI ACCELERATE

În ziua de 12 noiembrie 1997 a avut loc, la Iași, o masă rotundă cu tema: "40 de ani de încercări accelerate ale structurilor rutiere la scară naturală, în cadrul Universității Tehnice din Iași", organizată de Facultatea de Construcții și Arhitectură a Universității Tehnice Gheorghe Asachi, în colaborare cu Filiala APDP Moldova.

La această manifestare tehnico-științifică au fost prezentate 7 referate, dintre care 4 au fost susținute de cadre didactice ale facultății ieșene și 3 de profesorul John B. Metcalf, de la Universitatea din Louisiana (SUA), care ne-a onorat cu prezența. Referatele au abordat subiecte tematice, legate de aniversarea a 4 decenii de la punerea în funcțiune a stației-pilot cu pistă circulară de încercări accelerate de la Iași (care, la data instalării sale, în 1957, era printre primele de acest fel din lume). S-a

făcut o prezentare a instalației, a îmbunătățirilor care i-au fost aduse în decursul timpului și o trecere în revistă a cercetărilor efectuate cu ajutorul ei, privind comportarea în timp a structurilor rutiere. Pe de altă parte, ilustrul oaspete american a prezentat experimentările similare, executate în SUA, și concluziile rezultante în urma acestora, cu referire în special la pista de cercetări rutiere din Louisiana.

După discuțiile pe marginea referatelor prezentate, participanții au vizitat stația-pilot cu pistă circulară de încercări accelerante ale structurilor rutiere la scară naturală de la Universitatea Tehnică Gheorghe Asachi și au asistat la un experiment efectuat pe aceasta.

Reuniunea s-a bucurat de un deosebit interes din partea specialiștilor prezenti.



DOCTOR HONORIS CAUSA

Participanții la masa rotundă de la Iași s-au reîntâlnit a doua zi, 13 noiembrie 1997, în aula Universității Tehnice Gheorghe Asachi, la ceremonia acordării titlului de "doctor honoris causa" al acestei universități, distinsului savant american, prof. dr.ing. John B. Metcalf, de la Universitatea de Stat din Louisiana.



Solemnitatea momentului a fost dublată de faptul că evenimentul a constituit o *premieră națională pentru sectorul rutier*, profesorul Metcalf fiind primul specialist în drumuri, din lume, care obține acest titlu din partea unei universități românești.

Într-un frumos și emoționant "Laudatio", comisia de specialiști propusă de facultatea de Construcții și Arhitectură a Universității Tehnice din Iași, a prezentat personalitatea științifică și dimensiunea umană a laureatului. Dl. John B. Metcalf s-a născut în 1934 la Leeds (Marea Britanie), unde și-a făcut studiile, obținând în 1958, titlul de doctor inginer la universitatea din localitate. După îndelungate stagii de cercetare științifică, efectuate la Transport and Road Research Laboratories (Marea Britanie), National Research Council (Canada) și Australian Road Research Board (Australia), începând din 1992, dl. prof. Metcalf își continuă prodigioasa activitate științifică la Louisiana State University.

În decursul anilor, a publicat peste 120 lucrări științifice, abordând, în special, următoarele domenii:

- Dimensionarea structurală a drumurilor și pistelor aeroportuare;
- Optimizarea elementelor geometrice și a structurilor rutiere, pentru categorii particulare de trafic și amplasament;
- Sisteme rutiere rigide neconvenționale;



roase conferințe internaționale și simpozioane de profil, la ultimele patru Congrese Mondiale de Drumuri, a condus, timp de 12 ani, un comitet tehnic al AIPCR, iar în prezent este consultant științific al Băncii Mondiale, membru în comitetul pentru activități permanente al Transportation Research Board (SUA) și consilier al AIPCR și al FHWA (Federal Highway Administration -SUA).

În anul 1994, ca visiting professor, a susținut prelegeri la Facultatea de Construcții și Arhitectură din Iași și a asigurat, din programul pe care îl coordonează, fondul necesar pentru acordarea de burse unor absolvenți ai Facultății, pentru stagii de master și doctorat la Louisiana State University, iar ulterior a inițiat

- Stabilizări chimice ale pământurilor și materialelor rutiere;

- Materiale rutiere neconvenționale;

- Încercarea accelerată in situ și în stații-pilot a structurilor rutiere.

Prestigiul științific al lui dr.ing. John Metcalf este pus în evidență de faptul că a prezidat numeroase conferințe internaționale și simpozioane de profil, la ultimele patru Congrese Mondiale de Drumuri, a condus, timp de 12 ani, un comitet tehnic al AIPCR, iar în prezent este consultant științific al Băncii Mondiale, membru în comitetul pentru activități permanente al Transportation Research Board (SUA) și consilier al AIPCR și al FHWA (Federal Highway Administration -SUA).

În anul 1994, ca visiting professor, a susținut prelegeri la Facultatea de Construcții și Arhitectură din Iași și a asigurat, din programul pe care îl coordonează, fondul necesar pentru acordarea de burse unor absolvenți ai Facultății, pentru stagii de master și doctorat la Louisiana State University, iar ulterior a inițiat

și formulat proiectul unui acord de cooperare universitară între universitățile din Louisiana și Iași, care se află în curs de evaluare și analiză la Ministerul Educației și Învățământului.

Dr. prof.dr.ing. John B. Metcalf și-a asigurat o solidă reputație în istoria drumurilor, prin laborioasa și rodnică să activitate de executant, proiectant, cercetător, consultant și profesor, prin îndelungatul său mandat în organisme internaționale de specialitate, prin marea sa contribuție la dezvoltarea tehnicii rutiere, recunoscută pe plan internațional, precum și prin sprijinirea Învățământului tehnic din România.

**Dr.ing. MIHAI BOICU
- Primvicepreședinte A.P.D.P. -**



MOȘTEHIREA FAMILIEI METCALF

John Metcalf, proaspătul "Doctor Honoris Causa" al Universității Tehnice din Iași nu este singurul din familia sa care și-a pus amprenta asupra lumii drumului.

Opera unui strămoș de-al său, numit tot John Metcalf, constructor de drumuri, deși a fost lăsată în umbră de Tresaquet, Telford și McAdam, a avut însemnatate în acea perioadă, iar istoria remarcabilă a acestuia merită să fie povestită. Primul dintre cei doi Metcalf s-a născut în 1717 la Knaresborough, în Yorkshire, la 25 de km nord de Leeds, în același comitat ca și omonimul său de astăzi.

Cultura rutieră a lui Metcalf a fost inspirată de drumurile militare, concepute rudimentar, în genul celor construite de generalul Wade, în Scoția, între 1725 și 1737, unde se recursește, în majoritate, la praf de pușcă și la mâna de lucru militară, puțin calificată.

Aceste drumuri avuseseră drept scop învingerea scoțienilor rebeli, care prin numeroasele atacuri îl convinseră pe Metcalf să se

angajeze voluntar, în 1745, sub comanda generalului Astfel, Metcalf a luat cunoștință de drumurile pe care Wade le construise în timpul ultimului său sejur din Scoția.



JACK ORBUL

Numele de Metcalf era răspândit în Yorkshire, în toate păturile sociale. Părinții lui John Metcalf din secolul XVIII erau simpli muncitori. La vîrsta de 6 ani, Metcalf și-a pierdut vederea pentru totdeauna, din cauza îmbolnăvirii de variolă, fapt care l-a împiedicat să primească o educație normală. Însă acest handicap s-a dovedit a fi doar un mic inconvenient, acest lucru impulsându-l să obțină remarcabile realizări. Încă din copilărie, John Metcalf devine celebru la Knaresborough, datorită inteligenței sale ascuțite și a tuturor lucrurilor realizate în ciuda handicapului său. Căci, deși orb, micul Metcalf putea să se cătere în arbori, să participe la cursele de cai și devenise un excelent înălțător și scufundător, reușind chiar să salveze trei persoane de la înec și să fie angajat să caute corpurile și obiectele care dispăruseră în adâncurile râurilor. În același timp, știa să cânte la vioară,

ca un adevărat muzician, în acea epocă, această ocupație fiind principalul mijloc al orbilor de căștigare a existenței.

La vîrsta adultă, Metcalf crescuse înalt, depășind cu mult media și dobândise o forță herculeană. Îl plăcea să ducă o viață activă: să călărească și să parizeze la curse, să meargă la vânătoare, să organizeze lupte de cocoși, să joace bile și cărti, să conducă șareta, să vândă pește, haine și cai, să fie ghid pentru drumeți și chiar să organizeze un serviciu de diligență între Knaresborough și York. Era un veritabil concurrent.

Într-o zi, suspectându-l pe un adversar că ar fi trișat la luptele de cocoși, Metcalf s-a dus noaptea, discret, la locuința acestuia și i-a vîrsat pe fereastră o asemenea cantitate de apă, încât dimineața, oponentul său s-a trezit cu picioarele patului inundate. Se poate spune că nu toate acțiunile lui Metcalf erau chiar inocente. Într-adevăr, acesta era bănuit de comerț ilegal cu ceai și alte produse de origine incertă.

UN STRENGAR ROMANTIC...

Viața particulară a lui Jack Orbul devenise foarte interesantă la 20 de ani. În 1740, după ce fusese acuzat, pe bună dreptate, că este tatăl unui copil nedorit al unei tinere din Knaresborough, părăsește imediat orașul, ducându-se la Londra. Această plecare a fost la originea uneia din aventurile sale celebre. Colonelul Lidell, membru al Parlamentului și deputat de Berwick-on-Tweed, îi cere lui Metcalf să se întoarcă împreună cu el la Knaresborough. Metcalf este de acord, dar refuză locul pe care acesta îl-a oferit în trăsură. Și Metcalf a preferat să se întoarcă acasă, parcugând pe jos traseul de 300 km, pe care nici măcar nu-l cunoștea. Cu toate acestea, a ajuns la destinație în şase zile, cu două înaintea lui Riddel, care plecase din Londra în același timp, cu trăsura și înconjurat de 16 servitori.

O altă aventură memorabilă s-a produs atunci când Metcalf, încă Tânăr, sărac și puțin nebun, a fugit cu Dolly Benson, fata unui bogat proprietar, care în plus era și cea mai frumoasă fată din Harrogate. Această fugă a avut loc în ajunul nunții lui Dolly cu un pretendent rival. Metcalf s-a căsătorit cu aceasta chiar în ziua prevăzută pentru nunta cu rivalul, fără ca acesta să fie măcar la curenț cu fuga aceleia care trebuia să-i devină soție.

Această istorie este demnă de un adevărat roman. Într-adevăr, Metcalf auzise de nunta lui Dolly de la un angajat al hotelului și apoi a întrebat-o pe aceasta de ce face acest lucru. Dolly i-a replicat că era sigură că el nu-ar fi cerut-o niciodată de soție. La care Metcalf a adăugat: "Dar eu sunt

atât de sărac! Ai suporta să nu mănânci în toate zilele?". "Cu tine aș putea!" i-a răspuns Dolly, atunci când fugeau la galop, în răsăritul soarelui. Mai târziu, când era întrebată de ce s-a căsătorit cu un om sărac și orb, Dolly spunea: "Pentru că n-aș fi putut fi fericită fără el".

Și povestea continuă... Soacra lui Metcalf, o femeie redutabilă, era foarte nemulțumită de acest mariaj. O perioadă, Metcalf făcuse totul pentru a evita întâlnirea cu ea. În final, la îndemnurile unor prieteni și contra unei sume generoase, Metcalf s-a dus la hotelul Royal Oak ca să salute. Metcalf a căștigat pariul, intrând în hotel, călare, și cerând de la înălțime, răspicat, ca dna Benson să-l servească cu un pahar de vin.

Căsătoria lui John și Dolly a durat mult, și din ea au rezultat 4 copii.

În ciuda tuturor escapadelor, Metcalf a fost foarte apreciat și popular și tocmai datorită acestui lucru, Squire William Thornton l-a angajat ca sergeant recrutor, însărcinat cu angajarea voluntarilor în Armata Regală, pentru a combate rebeliunea din 1745, condusă de Bonny Prince Charlie, în nordul ținutului Yorkshire. Metcalf i-a însoțit pe cei 64 de voluntari cu sunetul viorii sale, în timpul marșului spre nord.

Escadrulon s-a reunit cu regimentul de la Pulteney și a participat la bătălia de la Falkirk. Aceasta a fost urmată de o debandadă, în timpul căreia, Thornton a fugit să se ascundă într-o fermă. În acest timp, Metcalf, crezând că șeful său a fost capturat de către prințul Charlie, a încercat să se infiltreze în tabăra adversă, sub aparență unui muzician orb. Acțiunea s-a soldat cu un eșec, deoarece este repede recunoscut și făcut prizonier timp de 3 zile. Înainte de a fi livrat autorităților, reușește să evadeze, spunându-le gărzilor că i-a cerut să cânte la vioară pentru Print și, prin urmare, trebuie să-și cumpere haine noi. De la aceste cumpărături, nu a mai revenit niciodată...

CONSTRUCTORUL DE DRUMURI

Jack Orbul începe să fie interesat de construcția drumurilor, după ce a remarcat incompetența constructorilor de drumuri din epoca sa, în perioada când asigura serviciul de diligență.

În 1765, îl convinge pe Ostler, responsabilul unui serviciu rutier local, că poate să se descurce mult mai bine și astfel obține dreptul de a construi 5 km de drum nou, ce legă Minskip de Fearnby, pe axul Harrogate-Boroughbridge. Prin urmare, își vinde sharetele și întreaga afacere de transport și se lansează cu succes în domeniul cons-

truției de drumuri. Cariera de drumar va dura până în 1787 și va avea ca roade 300 km de drumuri construite, precum și numeroase poduri și clădiri în Yorkshire, Lancashire, Cheshire și Derbyshire. S-au putut identifica nu mai puțin de 28 de proiecte de drumuri, realizate de Metcalf.

Drumurile lui Metcalf au fost benefice dezvoltării Revoluției industriale. Pentru primul său drum, Metcalf utilizase pietre care provineau de la o carieră de granit, ceea ce înseamnă că acestea erau concasate. Experimentând, el realizează importanța drenajului și preconizează pentru îmbrăcăminți, un strat fin de pietrițe concasate cu capetele ascuțite. Metcalf descria aceste pietre ca fiind foarte dure; ele erau puse în operă în straturi de 10 cm grosime. Se pare că această metodă a fost utilizată în Yorkshire, înaintea lui Metcalf. Un sfert de secol mai târziu, McAdam pune la punct și generalizează tehnica sa, care se bazează numai pe stratul de pietre concasate. Metcalf se va axa asupra vechii tehnici a drumului plutitor pe pământ mlăștinios, având la bază un covor de rămurele și arbuzi.

La sfârșitul anilor 1760, lui Metcalf i se va încredea construcția unui viaduct cu o deschidere de 5,5 m, la Boroughbridge, de către clienții foarte impresionați de talentul său la geometrie și la calcul mental, domeniul pentru care acesta avea o mare intuiție.

BILANȚUL UNEI CARIERE

După cum s-a putut remarcă, Jack Orbul era un om exceptionál și un constructor de drumuri talentat. Iar legendele despre Metcalf, au fost istorisite și făcute nemuritoare de cei mai mari scriitori ai epocii. Prin metodele pe care le-a folosit, Metcalf a făcut să avanzeze tehnica construcției rutiere, dând dovedă, în același timp de înțelepciune și curaj (utilizarea pietrelor concasate, accentul pus pe importanța drenajului longitudinal, covor de mărăcini ca suport de drum pe sol mlăștinios). S-ar putea afirma că vederea sa defectuoasă l-a împiedicat să aibă cunoștință de lucrările realizate de alții. De fapt, un studiu comparativ arată că el era cu siguranță o culme a tehnicii, dar nu primul în acest domeniu.

Metcalf a murit în 1810, lăsând în urmă o carieră strălucitoare și inovantă. Ispăvile sale uimitoare în ciuda tuturor piedicilor, au devenit legendă și o sursă nesecată de inspirație.

CLAUDIA PLOSCU
(traducere din "Routes-Roads" nr. 293,
ianuarie 1997)

LA CÂMPULUNG MOLDOVENESE

SIMPOZION PE PROBLEME RUTIERE

În perioada 5-7 noiembrie 1997, s-au desfășurat la Câmpulung Moldovenesc lucrările unui Simpozion național pe probleme de drumuri, organizat de filiala A.P.D.P. "Ștefan cel Mare" Suceava, Asociația Profesională de Drumuri și Poduri din România și Regia Autonomă de Drumuri și Poduri Suceava, cu sprijinul Consiliului Județean Suceava și al Administrației Naționale a Drumurilor.

Tematica acestui Simpozion a cuprins două subiecte de larg interes pentru toți drumarii, dar și pentru ceilalți participanți la traficul rutier, și anume:

1. Influența caracteristicilor drumurilor, a semnalizării acestora și a traficului rutier asupra siguranței circulației, a producării accidentelor rutiere și a impactului economico-financiar;

2. Tehnologii, utilaje, echipamente eficiente pentru combaterea zăpezii și a poleiului pe drumurile publice și a reparării îmbrăcămintilor rutiere pe timpul iernii.

Această manifestare profesională, excelent pregătită și organizată, s-a bucurat de o largă participare, fiind prezenți reprezentanți ai Administrației Naționale a Drumurilor, ai Inspectoratului General al Poliției-Direcția Circulației Rutiere, ai Patronatului Regilor de Drumuri, majoritatea directorilor de la Regilele Județene de Drumuri din țară, cadre didactice din învățământul tehnic universitar de profil, specialiști din unități de cercetare, proiectare și asistență tehnică, precum și numeroși delegați de la diverse firme producătoare de materiale, utilaje, instalații și echipamente specifice activității de drumuri.

În afara celor peste 200 de participanți, lucrările simpozionului au fost onorate de prezența domnului senator Liviu Ciupă, a celor mai de seamă reprezentanți ai puterii locale (prefectul județului Suceava, președintele Consiliului Județean, primarul municipiului Câmpulung Moldovenesc), de

conducerea Administrației Naționale a Drumurilor, a Asociației Profesionale de Drumuri și Poduri, precum și a diverselor mijloace de informare a opiniei publice, din presa scrisă, radio și televiziune.

Pe parcursul celor două zile cât a durat această manifestare, participanții au avut ocazia să audieze cele 26 de referate susținute, să vizioneze diapozitivele și videocasetele prezentate, să studieze prospectele difuzate, să ia parte la dezbatere, să viziteze expoziția tehnică cu procedee de lucru, soluții constructive, tehnologii și echipamente utilizate în sectorul rutier, organizată cu concursul firmelor participante.

În cea de-a doua zi a Simpozionului, a fost organizată o scurtă vizită la două din perlele Bucovinei, celebre în toată lumea, mănăstirile Moldovița și Sucevița, ocazie cu care, în afara frumuseților cadrului natural al acelor locuri, au putut fi văzute și o serie de lucrări din domeniul drumurilor și podurilor.

Așeptând deosebită utilitatea a Simpozionului, ale cărui obiective propuse au fost integral atinse, participanții au elogiat eforturile depuse de Filiala A.P.D.P. "Ștefan cel Mare", Suceava și de către colectivul R.A.D.P. Suceava, pentru organizarea acestei întâlniri și au propus ca principalele concluzii să fie sintetizate și publicate în revista "Drumuri, Poduri, Siguranță Circulației", pentru a fi cunoscute de toți lucrătorii sectorului de drumuri din țară.

De asemenea, așteptăm cu deosebit interes, publicarea unor materiale care au fost prezentate în cadrul Simpozionului de la Câmpulung Moldovenesc, a unor impresii, sugestii și propunerile, pentru ca în alte manifestări similare, reușita să fie deplină.

ing. MIHAJ RADU PRICOP

- președintele Filialei A.P.D.P. "Ștefan cel Mare" -

Redăm impresii ale participanților la acest simpozion:

❖ dr.ing. Laurențiu Stelea - Director general adjunct al A.N.D.:

"Organizarea este excelentă. Ca regie de drumuri locale, suntemi receptivi la tot ce este nou în sectorul rutier. Prin participarea unui număr larg de specialiști, simpozionul este de nivel național, temele care s-au dezbatut și se debat, sunt importante, practice și dă răspunsuri la multe probleme ale specialiștilor."

❖ Ing. Petru Ceguș - Director în A.N.D.:

"Acestă întâlnire, la care participă aproape jumătate din Administrația Drumurilor Publice din România, cadre universitare de la facultățile de profil, reprezentanți unor firme de specialitate, este foarte importantă și, comparativ cu anul trecut, interesul participanților față de lucrările prezentate a crescut foarte mult, acestea fiind mult mai interesante și mai la obiect. Organizarea este foarte bună. Propun, pentru viitor, să participe și o serie de țări vecine, precum Republica Moldova, care ar putea să învețe foarte multe de la noi, Ungaria, Ucraina și o serie de țări dezvoltate în sectorul construcției și întreținerii drumurilor."

❖ Senator Liviu Ciupă - Senatul Română:

"Cele două tematici prezentate sunt două probleme deosebit de importante și, prin referatele susținute, s-a creat impresia că pe viitor îl se va da o importanță cu mult mai mare față de cea de până acum. Sunt impresionat de numărul participanților, lucru care mă bucură, deoarece, înainte de toate, nu sunt numai sena-

tor, sunt și drumar, și sufletul și gândurile mele sunt tot la drumuri."

❖ dr. ing. Mihai Boicu - Primvicepreședinte al A.P.D.P. din România:

"Simpozionul este o realizare deosebită a filialei "Ștefan cel Mare" Suceava, care, împreună cu R.A.D.P. Suceava, a reușit să mobilizeze circa 140-150 de specialiști din mai multe județe ale țării, din instituții ale A.N.D., din societăți comerciale care se ocupă de problemele discutate astăzi, simpozionul având o participare de prestigiu.

Organizarea excelentă și calitatea referatelor, axate pe subiecte foarte interesante, de mare actualitate, îl situează printre cele mai reușite manifestări tehnico-științifice ale A.P.D.P. din acest an".

❖ Colonel Mihai Stancu - I.G.P. București:

"Consider că activitatea se încadrează perfect în acțiunile comune pe care le desfășurăm noi, poliția, împreună, cu structurile drumurilor, și găsesc că este deosebit de oportună acum, la începutul sezonului rece."

❖ Major Cristian Călin - I.G.P. București:

"Materialele prezentate se dovedesc deosebit de interesante și utile, atât pentru Poliția Rutieră, cât și pentru ceilalți factori responsabili din domeniul securității rutiere și sperăm ca, prin manifestările de acest gen, să existe o colaborare mult mai bună între Poliția Rutieră și Administrația Drumurilor Publice."

❖ Ing. Viorel Balcan - Director R.A.D.P. Brăila:

"Oportunitatea și necesitatea acestui simpozion de la Câmpulung Moldovenesc a fost

și este binevenită. Am avut de învățat o serie de lucruri noi, cum ar fi de exemplu, mixturile stocabile. Aș dori să felicit pe organizatori, în mod special pe dl. manager Pricop, precum și colectivul R.A.D.P. Suceava, pentru ceea ce au reușit să facă."

❖ Ing. Miliucă Carp - A.N.D. București:

"Organizare excepțională. Aprecieri pentru personalul de la R.A.D.P. Suceava. Comunicările din cadrul simpozionului s-au ridicat la un nivel deosebit. Se vede o emulație în ceea ce privește cercetarea și introducerea noutăților și tehnicielor de nivel mondial în domeniul drumurilor."

❖ ing. Mihai Secară - Director R.A.D.P. Bacău:

"Activitatea A.P.D.P. a început să aibă tradiție și substanță, iar întâlnirile sunt foarte instructive pentru personalul din cadrul R.A.D.P.-urilor. Organizarea este deosebită, bucovinenii fiind deosebit de plăcuți și ospitalieri. Se remarcă prezența multor personalități, oameni cu funcții înalte, cu mare putere de decizie în domeniul drumurilor."

❖ Ing. Mircea Drăgan - Firma Wirtgen:

"Oportunitatea simpozionului este de mare actualitate și benefică pentru strângerea relațiilor dintre toți lucrătorii de drumuri din țară, tema simpozionului "Siguranță circulației pe timp de iarnă", fiind foarte binevenită. Organizarea simpozionului este lăudabilă."

❖ Ing. Valentin Popescu - Firma 3M:

"Organizat total absolut excelent, fără obiecții, fiind una dintre cele mai reușite întâlniri ale drumarilor la care am participat."

SIMPOZION ECOLOGIC LA HERCULANE



Ecologia, ca știință, există de un secol și ceva, dar interesele economice au condus la o proastă administrare a mediului natural, la o continuă degradare a acestuia, fapt cu urmări tragice și ireversibile pentru întreaga planetă.

Ecologizarea științei, conștientizarea caracterului real al amintării crizei economice globale și înțelegerea necesității rezolvării neîntârziate a problemelor societății umane cu mediul înconjurător, trebuie să se afle în centrul atenției comunității științifice mondiale.

Progresul societății umane nu trebuie să fie în antiteză cu ecologia, iar calitatea vieții prezente și viitoare se bazează pe îndeplinirea necesităților omenești fundamentale, fără a distrugă mediul ambiant, de care depinde orice formă de viață.

Pornind de la aceste premise și dorind integrarea în ansamblul militantilor pentru o lume nepoluată, specialiștii drumari de la D.R.D.P. Timișoara și A.P.D.P., Filiala Banat, au organizat, în zilele de 23-25 octombrie 1997, la Băile Herculane, cea de-a doua Conferință Națională "Drumul și Mediul ambiant".

Conferința, la fel ca și precedenta, de acum 2 ani, caută să instaureze o tradiție a întruruiilor științifice pe probleme de mediu, în care să fie implicați și drumarii, o categorie socio-profesională omisă în mod frecvent de la dezbatările de acest gen.

Participarea numeroasă, prezența unor nume sonore din diverse domenii: învățământ superior, cercetare, construcții, exploatare și administrația drumurilor, referatele și comentariile aferente, au confirmat interesul drumarilor față de tematica abordată, precum și dorința vie de a se implica mai mult și mai serios.

Lucrările prezentate s-au referit, cu preponderență, la relațiile vehicul-mediu ambiant, drum-vehicul, legislație specifică, ecologie rutieră.

Așa cum reiese chiar din titlul Conferinței, accentul a fost pus pe faptul că drumul, element de bază al civilizației umane, poate fi un pericol pentru mediul ambiant.

După cum preciza, în deschiderea Conferinței, dl dr.ing. Mihai Boicu, Primvicepreședinte al A.P.D.P., "grijă pentru mediu devine o problemă a omului modern și, de aceea, trebuie să existe preocupări în cercetare și nu numai, care să vizeze obținerea unor soluții menite să asigure respectarea mediului înconjurător".

Drumul, ca purtător al autovehiculului pe toate meridianele pământului, contribuie parțial la instabilitatea echilibrului ecologic, atât prin prezența gazelor de eșapament, cât și prin metodele de construcție și întreținere a lui.

Având în vedere acest lucru, dl. dr.ing. George Burnei, organizatorul reunii, a remarcat faptul că: "țările puternic industrializate și cu o rețea autorutieră dezvoltată sunt conștiente de o posibilă autodistrugere, într-un viitor mai mult sau mai puțin îndepărtat și, de aceea, investesc sume uriașe în studii și cercetări destinate ecologizării drumurilor, a instalațiilor aferente și a zonelor adiacente". Ca o confirmare a acestei realități, au fost expunerile invitaților străini, care au conturat situația existentă, net superioară, din țările pe care le reprezintă.

Interesante au fost, de asemenea, observațiile dnei ing. Francisca Schultz, de la Agenția de Protecție a Mediului Timiș, care a evidențiat faptul că metodologiile privind elaborarea studiilor de impact, a bilanțurilor de mediu, normele de proiectare și de emisie din trafic nu au fost elaborate, aprobată și implementate. Vina nerealizării, până în acest moment, revine Ministerului Transporturilor, Ministerului de Interne, Ministerului Industriilor și nu în ultimul rând, Ministerului Pădurilor, Apelor și Protecției Mediului.

Conferința s-a dovedit a fi o reușită, grație atât organizării impecabile, cât și faptului că, deși numai teoretic, primul pas a fost făcut, ecologiei acordându-i-se atenția cuvenită, ea având un rol covârșitor în continuitatea vieții terestre.

Și, poate că nu întâmplător a fost aleasă stațiunea Băile Herculane, ca loc de desfășurare a Conferinței, deoarece, după cum se știe, Hercules Sanctus, patronul spiritual al stațiunii, reprezintă prototipul ideal dintre forță și rațiune, perfecțiune fizică și voință. La fel și drumarii, urmând deviza "Drumul e viață", trebuie să dea dovadă de același echilibru între forță și rațiune, precum eroul antic, în construcția drumurilor, pentru ca acțiunile lor să nu pericliteze evoluția firească a vieții.



CLAUDIA PLOSCU

O VIAȚĂ DEDICATĂ DRUMURILOR

Suntem convinși că riscăm foarte mult în încercarea de prezentare, în doar trei pagini de revistă, a personalității Domnului NECULAI TĂUTU. O facem totuși, pentru a marca retragerea din activitate, pe data de 1 octombrie 1997, a celui de-al 14-lea director al D.R.D.P. Iași, retragere care constituie de altfel, "primul pas înapoi" din întreaga sa carieră, cerându-ne totodată scuze pentru omisiunile inerente.

ÎNCEPUTUL CARIEREI

Ziua de 14 august 1959, o adevărată zi de vară, cu soare dogoritor, ce te invita să te adăpostești la umbră. În curtea Regionalei de Drumuri și Poduri Iași, păseea un Tânăr zvelt, de statură mijlocie, cu ochi negri strălucitori, trădând o minte ageră și o inteligență sclipitoare. A doua zi am aflat că Tânărul se numea Neculai Tăutu, era proaspăt absolvent și fusese reținut la facultate, pentru a lucra la catedra de poduri, condusă de prof. Matei Botez, până la deschiderea anului școlar urmând să lucreze la D.R.D.P. Iași.

Repartizat la Secția de Drumuri Naționale Iași, a fost trimis la construirea podului peste pârâul Lohan de pe DN 24.B, la poalele dealului Dobrina, primind astfel "botezul" de constructor. Atrăs de viața de drumar, nu s-a mai reîntors la facultate și, după finalizarea lucrării, a urmat un stagiu de pregătire în cadrul Regionalei (tehnic, proiectare, mecanizare), iar în luna aprilie 1960, a fost detașat la secția Câmpulung Moldovenesc, unde a luat contact cu tehnologia de preparare și punere în operă a mortarului de subif, în cadrul șantierului Suceava.

LUCRĂRI DE ANVERGURĂ

Fiind un împătitim al șantierului, vestea detașării sale ca diriginte de lucrări la cel mai mare șantier de construcții de drumuri din țară la vremea respectivă, pe DN 15, pe malul lacului de acumulare Izvorul Muntelui, a primit-o cu mare satisfacție și a plecat la lucrare, secondat de soția sa, Anca, care tocmai terminase studiile în acel an. Acest șantier a constituit, pentru



Tânărul inginer Tăutu, nu numai piatra de încercare pentru valorificarea cunoștințelor din școală, ci mai mult, o specializare postuniversitară, pentru că fiecare lucrare de consolidare, porțiune de traseu, pod sau viaduct, ridicau probleme tehnice deosebite, ce trebuiau rezolvate. Venind zilnic în contact cu mari specialiști din acea perioadă, pe care cu adâncă recunoștință îi venerează, de câte ori are prilejul, a acumulat nu numai o experiență extrem de utilă pentru desăvârșirea profesională, ci și un anumit stil de muncă și o anume conduită în relațiile cu colaboratorii.

DIN NOU ÎN CENTRAL

La începutul anului 1962, lucrările mari de pe DN 15 intraseră în faza de finalizare și predare, pe acest șantier rămânând un singur diriginte. Din acest motiv, inginerul Tăutu revine în centralul D.R.D.P. și este repartizat la grupa de proiectare. În cadrul acestui colectiv, întocmește proiecte de consolidări de terasamente, podeje, ranforsi de sisteme rutiere, manifestând un interes deosebit față de această activitate și remarcându-se prin operativitate și soluții tehnice.

În această perioadă, a avut un aport deosebit la menținerea viabilității drumurilor pe timp de iarnă, fiind prezent continuu în acțiunile de deszăpezire, cu cele două autofreze ale D.R.D.P.

Promovat în funcție, în luna februarie 1963, ca șef al serviciului tehnic, încă de la început a căutat și a reușit să se ridice, în scurt timp, la nivelul predecesorului său, respectatul ing. Dumitru Lețcaie, un bun matematician și un desăvârșit inginer, o personalitate în domeniu, de la care fiecare Tânăr inginer avea mult de învățat. Neculai Tăutu s-a dovedit a-i fi un demn urmaș, izbutind să se facă cunoscut printre specialiști, prin calm, luciditate, profesionalism, arme cu care a luptat cot la cot, împreună cu constructorii de la I.C.T. Iași (Mihai Boicu, Constantin Stoica, Silviu Popa și alții) pentru soluționarea multiplelor probleme tehnice și financiare de la construirea DN 17 A Sadova - Răduți, precum și de la modernizarea drumurilor naționale nr. 29 Suceava - Botoșani - Săveni, nr. 15 Bistrițioara



- Bacău, nr. 11 Onești Bacău și nr. 29 B Botoșani - Dorohoi.

Este perioada în care inginerul Neculai Tăutu începe să se afirme ca specialist în drumuri și cunoșcător al problemelor financiare de la lucrările de investiții, primind aprecierea cuvenită chiar și din partea constructorilor, cu toate divergențele ce, inevitabil, apăreau.

IARĂȘI ȘANTIERUL

Incepând cu anul 1964, fondurile de investiții pentru drumuri se reduc continuu și în această situație, Direcția Întreținerii Drumurilor (D.I.D.), din dorința de a realiza înnegrirea unei cât mai mari lungimi de drumuri naționale, lansează acțiunea îmbunătățirii drumurilor pietruite, prin executarea îmbrăcăminților asfaltice ușoare (I.A.U.).

Din rețeaua drumurilor, de 2210 km, administrată de către D.R.D.P. Iași în acea perioadă, numai 1157 km erau acoperiți cu diverse îmbrăcămințe. S-a întocmit un program de execuție a îmbrăcăminților asfaltice ușoare și s-au analizat căile și posibilitățile de realizare, sub toate aspectele (organizare, aprovizionare, auto-utilaj, proiectare). Această sarcină a revenit Șantierului de Drumuri al D.R.D.P. Iași care, împreună cu grupa de proiectare și laboratorul central, trec, din ianuarie 1965, sub conducerea nou promovatului în funcția de inginer șef adjunct, Neculai Tăutu.

Realizările fizice până în anul 1970 se cifrează la 369 km I.A.U. și au fost obținute cu sacrificii și eforturi deosebite ale unor colective inimioase și subdimensionate numeric, în condițiile unor dotări insuficiente.

În acești 5 ani, din nou s-a dovedit capacitatea organizatorică și tehnică a domnului Tăutu, care fiind mereu între oameni, a știut să-i mobilizeze și să le fie alături la lucrările de pe drumurile naționale nr. 28 A Tg. Frumos - Pașcani - Moțca, nr. 28 B Tg. Frumos - Hârlău - Botoșani, nr. 15 D Piatra Neamț - Roman (45 km într-o campanie, 1967), nr. 2 F Bacău - Vaslui, nr. 25 C-Vânători - Bivolari - Ștefănești. Acestea însă au presupus organizarea de noi loturi, găsirea unor surse de agregate și exploatarea lor, modernizarea instalațiilor ANG (unele din ele având încă transmisie prin curele), asigurarea documentației tehnice, dezvoltarea laboratorului central pentru urmărire calității lucrărilor, ample studii geotehnice etc. Imensa muncă depusă în aceea perioadă, s-a datorat unei alte calități de conducător a domnului Tăutu, care a dovedit că știe să plaseze oamenii în locul cel mai potrivit înclinațiilor și aspirațiilor fiecăruia.

28 ANI ÎN FRUNTEA COLECTIVULUI

Deși avea vîrstă de numai 34 ani la data de 20 septembrie 1969, când a fost numit director regional, munca depusă și rezultatele obținute au dovedit tuturor că "pălăria" n-a fost prea mare pentru capul inginerului Neculai Tăutu.

A condus colectivul într-o perioadă extrem de grea pentru economia națională, în general și pentru drumuri, în special. Este suficient să ne amintim cum din anii 1971 - 1972, au început restricțiile la motorină și bitum, care au culminat cu reduceri masive de cote la bitum, apelându-se, în unele cazuri, la gudroane, ca liant. Cu toate acestea, la D.R.D.P. Iași s-a lucrat intens, și nu numai atât, s-au obținut și rezultate bune.

A fost instalat în funcție într-un moment în care drumurile naționale administrative de către D.R.D.P. Iași erau acoperite cu îmbrăcămință definitive sau IAU, în proporție de 77 %. Se punea problema continuării acțiunii de modernizare, dar se impunea prioritar, executarea unor lucrări în vederea conservării zestrei existente pe drumurile modernizate. De aceea, s-a întocmit un studiu de amplasare optimă a loturilor, pentru executarea

lucrărilor de consolidare a sistemelor rutiere, care a stat la baza unor programe pe care le-a urmărit îndeaproape, cum ar fi:

- înlocuirea instalațiilor ANG (uzate fizic și moral), cu instalații LPX;
- stabilirea ordinei de intervenție pe drumuri, în funcție de trafic și durata de exploatare a îmbrăcăminții;
- stabilirea surselor de agregate naturale și dotarea cu instalații de spălare - granulare - sortare;
- stabilirea strategiei de ranforsare, în funcție de momentul intervenției, tipul de îmbrăcăminte suport și traficul de perspectivă;
- construirea de baze de producție, sedii de districte, secții și modernizarea sediului D.R.D.P. Iași.

Toate aceste programe erau complete sau corectate, cu ocazia reviziilor colective de primăvară, efectuate fără intrerupere, timp de 28 de ani.

Urmărirea obsesivă a realizării acestor obiective, a dus la o viabilitate corespunzătoare a drumurilor naționale din D.R.D.P. Iași, care a însemnat muncă, profesionalism și dăruire a unui întreg colectiv de drumari, conduși în mod intelligent de către domnul inginer Neculai Tăutu, care întotdeauna s-a situat în centrul activităților, până în ziua pensionării sale.

PARTICIPĂRI LA REUNIUNI ȘI ACTIVITATE DIDACTICĂ

Înginerul Neculai Tăutu a fost membru în diferite comitete tehnice ale A.I.P.C.R., participând cu referate de specialitate la reuniunile acestora, precum și la Congresele Mondiale de



Drumuri, la care a fost delegat. A publicat lucrări în reviste de specialitate și a prezentat referate la Conferințele Naționale, fiind un adept al promovării rezultatelor cercetării aplicative și a tehniciilor inovatoare, știind să încurajeze și să prezinte favorabil, în diverse ocazii, rezultatele valoroase ale colectivului pe care l-a condus. A fost mentorul extinderii rapide a acestora. A fost un colaborator activ al revistei Drumuri Poduri Siguranța Circulației.

S-a situat alături de învățământul superior, pe care l-a sprijinit în limita posibilităților legale, deși și-ar fi dorit ca această susținere să fie mult mai substanțială. A fost cadru didactic asociat la cursurile postuniversitare pentru specialitatea Trafic și Autostrăzi și membru al corpului profesoral.

Preocuparea sa constantă pentru creșterea productivității și calității lucrărilor, prin valorificarea ideilor novatoare, a fost

recunoscută, prin acordarea de brevete de invenții referitoare la modul de ameliorare a lianților organici.

Valoarea incontestabilă și autoritatea tehnică și morală a acestui mare drumar ne obligă la continuarea colaborării cu Domnia Sa, pentru valorificarea experienței, pricerii și profesionalismului de care a dat dovadă în întreaga sa activitate. Îl dorim, în numele celor pe care i-a condus, multă sănătate și fericire, alături de cei dragi, viață lungă și îmbelșugată, încununată de satisfacția împlinirii idealurilor sale.

ing. RADU JUDELE - Director D.R.D.P. Iași

ing. CONSTANTIN FLORESCU - pensionar

Ca ieșean, prin naștere și formare liceală și universitară, plecat de acasă, pe meleaguri dobrogene, de peste 36 de ani, mă bucur nespus că am prilejul de a-i evoca munca, disponibilitățile sale spre bine și adevăr, precum și competența sa profesională, definitiv recunoscute.

Ing. ALEXANDRU ARVINTĂ
- Director adjunct RADJP Constanța -
(fost șef al SDN Constanța)

Am avut fericirea să-l cunosc și să lucrez împreună cu dl. ing. Neculai Tăutu, un om care întrunește toate calitățile unui mare drumar.

Ing. THEODOR BLUMENFELD
- fost director general al DGD -

Un OM între oameni, un drumar adevărat între constructori, un simbol pentru administrația drumurilor, un model pentru colegii mai tineri, un inginer cum rar găsești altul, acesta este Neculai Tăutu.

Dr.ing. MIHAI BOICU
- primvicepreședinte APDP -
(fost director general al DGD și AND)

Domnule director Tăutu, este un prilej de bucurie, de a vă felicita pentru îndelungata Dvs. activitate de drumar. Vă mulțumim pentru tot ce ați realizat în sectorul rutier, pentru că sunt ani în care, prin munca Dvs., ați jalonat un drum pe care îl vor urma multe generații de drumări. Se cuvine să menționez că ați reușit să imprimați în memoria multor oameni, de cele mai diverse niveluri de pregătire profesională, o concepție nouă despre condiția de drumar, ca un performer implicat în transpunerea proiectelor în realitate, trezind multora dintre colaboratori, gustul competitivității.

Fie ca trecerea anilor să însemne pentru Dvs. bucuria faptelor, realizarea visurilor de adevărat drumar și satisfacția rezultatelor obținute prin strădania permanente și perseverente, depuse pentru dezvoltarea drumurilor.

Acum, în pragul unui nou an, vă doresc "La mulți ani buni, cu sănătate!", alături de cei dragi și de drumarii care vă apreciază și vă stimează.

Dr.ing. LAURENȚIU STELEA
- director general adjunct A.N.D. -

Cu o putere de discernământ deosebită, a reușit, în noianul de clipe grele pentru soarta colectivului, să încheje o adevărată familie, pornită pe drumul cinstei, al corectitudinii și atașamentului față de profesiunea aleasă, în scopul ridicării prestigiului drumarilor.

Ing. PETRU DIACONESCU
- pensionar, fost șef al SDN Piatra Neamț -

Din dragostea nezgomoitoasă, cu cât mai anonimă, cu atât mai profundă, pe care ai dăruit-o și pe care îți-ai dăruit-o colegii și colaboratorii, din înfruntarea continuă, tăcută și dârzhă, s-a născut întreaga ta operă, care este o operă de dragoste de știință și tehnică, de dragoste pentru drumuri și poduri, de dragoste pentru dezvoltarea școlii superioare de la Iași, de dragoste pentru oameni.

Prof.dr.ing. STELIAN DOROBANȚU
- Universitatea Tehnică
de Construcții București -

Pentru mine, Tăutu a fost ca o redută, pe care, cucerind-o, m-am simțit fericit. A trebuit însă să dau mult din mine, profesional vorbind, pentru a-l simți aproape.

Ing. SABIN FLOREA
- Director general VIACONS SA -

Calm, elegant și linistitor în discuții (ca obcinele Bucovinei), dar și aprins, când trebuia să-și apere justitia opinilor (ca pământul Vrancei), plin de surpirse și neprevăzut în argumentații (ca apele Moldovei), aşa l-am știut dintotdeauna pe Neculai Tăutu.

Ing. DAN IONESCU ȘOITARIU
- pensionar, fost șef serv. Tehnic DGD

În toată activitatea Domniei Sale, dl. Tăutu nu a părăsit nici un moment, "cartea", care l-a ajutat să devină unul dintre cei mai prestigioși specialiști de drumuri și poduri din țară, apreciat și în străinătate.

Ing. EMANOIL SBÂRNEA
- pensionar,
fost director adjunct DRDP Iași -

Dr.ing. Neculai Tăutu și-a câștigat autoritatea prin profesionalismul său, prin spiritul de bun gospodar al acestei avuții naționale, reprezentată de rețeaua rutieră din Moldova, a cărei calitate tehnică se datează, în special, preocupării sale pentru perfecționarea tehnicii rutiere și atmosferei remarcabile de muncă din instituția pe care a condus-o.

Prof.dr.ing. HORIA ZAROJANU
- Universitatea Tehnică Iași,
Facultatea Construcții -

Frumoasă să vă fie viața, precum sufletul, luminoși să vă fie anii, precum razele soarelui, înflăcărată să vă fie înima, precum FOCURILE, unde v-ați născut, trainică să rămână prietenia Dvs., precum idealul nobil pe care-l slujiți. La mulți ani !

Ec. LUCIA SIMION
- Șef serv. Aprovizionare AND -

STRADELE

de MIHAI EMINESCU

(articol publicat în Curierul de Iași, la 18 mai 1877)

România este țara contrastelor. Venind cineva de la gară în stradele vesticului municipiu Dacorum Iassiorum, rămâne încântat de podirea cu asfalt a stradelor noastre, pe care te poți plimba ca-n salon. Dar dacă vizitatorul ar avea curiozitatea de a merge în suburbii depărtate din șesul Bahliului, de exemplu pe șesul dintre șoseaua Tuțorei și înălțimile pe care se înșiră orașul, începând de la Curtea Domnească până la Tătărași (târgul de jos, tigănamea domnească), atunci ar avea cu totul altă priveliște.

Acolo, în loc de strade sunt adevărate lagune de glod; podului de lemn de peste Bahliu îl lipsesc la mijloc câteva scânduri pe care nimeni nu se îndură de-a le pune la loc; peici pe colo, întâlnesci câte un mare ochi de apă, spre a aduce aminte de mărețul act al facerii lumii. Acolo locuiește o parte a poporului ales de Dumnezeu, carele prin diferite apucături ingenoase, prin clădirea sistematică de moviliile de gunoi, prin așezarea de scânduri rupte, caută a forma trecătorii prin împărăția lui Neptun și a nu sta cu totul izolați de restul umanității.

Dar să lăsăm aceste formațiuni geografice pe seama unui Herodot al viitorului și să ne întoarcem la puncte mai cunoscute. Șoseaua Socolei e cunoscută de toți, ca drum care duce la viile și vilele orașenilor din Iași, la seminarul Socola. La Vaslui, în fine e o cale de comunicație despre care nu putem

presupune că trece prin mijlocul unor triburi necunoscute. Aproape în dreptul șoselei de la Tuțora, șoseaua Socolei se bucură de existența mai multor gropi perfide, pline cu apă.

Când trece o trăsură prin aceste gropi, ea se preface în corabie, caii în servitori ai lui Neptun, iar călătorii invocă prin imnuri, steaua mărilor, ca să-i conducă la Iimanul dorit. Prin aceste gropi trec zilnic sute de trăsuri, mii de militari, zeci de tunuri, încât biblica trecere prin Marea Roșie se repetă la acest punct, de sute de ori pe zi. Învățatorii din școalele apropiate demonstrează băieților cu exemple ad oculos posibilitatea minunii biblice, pe cale cu totul naturală. Și cu toate acestea, în depărtare de o oră și jumătate, în vîrful Repedei, sunt minunate cariere de piatră și numai cu zece, cincisprezece cară s-ar putea pune capăt neplăcerilor miiilor de călători. Nu știm într-adevăr, cine a luat întreprinderea reparării acelei șosele, știm însă atâtă că nu se găsește nici un motiv care să scuze asemenea neregularități. Explicăm, până la un punct, neglijarea unei strade puțin frecventate, dar o cale atât de frecventată, ca și cea de la Socola, trebuie să

fie totdeauna practicabilă. Cu toată insistența, atragem luarea aminte a autorităților competente să binevoiască a luă grabnice măsuri pentru a înlătura acele adevărate vexățiuni pentru comunicația între Iași și Socola.

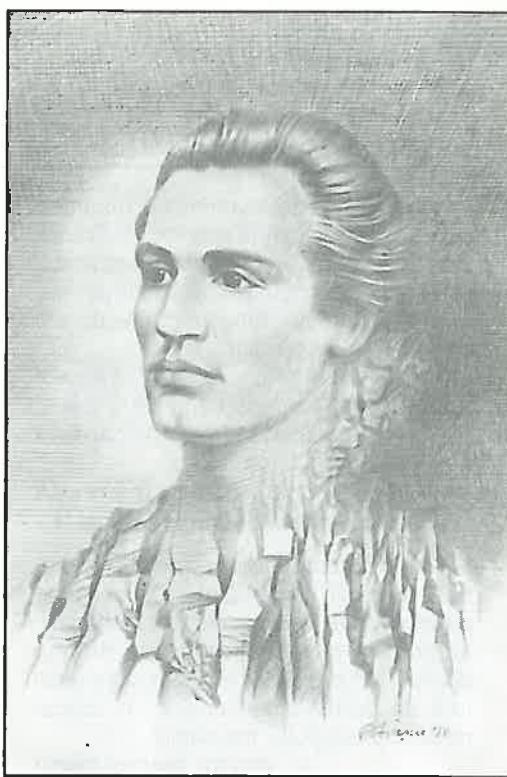
În 1877, în timpul Războiului de Independență, Eminescu era redactor la "Curierul de Iași", ziar oficial al Iașilor. Textele sale din acest ziar sunt o adevărată cronică municipală: poetul scrie despre spectacole, conferințe, întruniri, locuri publice, descrie armatele rusești în trecere spre front, sondează spiritul public, relațiile dintre cetăteni etc. Era firesc, aşadar, să-l atragă și aspectul străzilor din Iași. Peste un an, când va veni în București, va scrie mult și despre străzile Bucureștilor. O secțiune întreagă a ziaristicii sale se va referi, de altfel, la drumuri și mai ales,

la căile ferate. Este perioada construirii marilor șosele ale României moderne, a marilor magistrale feroviare, dar și perioada când se afirmă școala politehnică românească în multe domenii. Eminescu a fost prieten cu mulți ingineri români de drumuri și poduri, coleg cu unii dintre ei la Blaj, la Viena ori la Berlin, cu alții, coleg de cenanclu, la "Junimea", unde veneau mulți intelectuali din zona științelor pozitive.

Acest text al său despre gropile de la Socola a avut o puternică reacție negativă între membrii consiliului comunal al municipiului Iași. "Curierul

de Iași" fiind oficiosul primăriei, aceștia s-au sesizat că tocmai aici apar critici de acest fel. Eminescu va răspunde, într-o notiță din numărul următor al ziarului, arătând că n-a dorit decât a atrage atenția asupra realității: "Am arătat o stare de lucruri pe care, nu consiliul comunal, dar munca a două generații întregi ar fi abia în stare a o schimba". Despre dem, din această notiță a sa, finalul, care poate constitui oricând un îndreptar de conduită pentru orice consiliu comunal, în atare situații:

"Activitatea oricărui administrație în genere, fie în Paris, fie în Londra, are



două margini: pe de o parte realizarea celor necesare, pe de alta parte a celor absolut necesare. Necesar ar fi ca chiar suburbii cele mai îndepărtate să se paveze, dar în starea finanțiară a întregului mecanism admininistrativ din România, aceasta e cu neputință; sunt însă necesități care trebuie implete chiar în lipsă de mijloace și între aceste am crezut aș putea socoti și repararea unui punct de pe șoseaua Socola, pe care circula mii de oameni și sute de trăsuri pe zi; cerând însă aceasta, am fost departe de a da asupra culva vina deteriorărilor existente.” (Idem, 20 mai 1877)

Între cele necesare și cele absolut necesare, este o alegere continuă a administrației. Pe vremea lui Eminescu, și mai târziu, chiar cele absolut necesare se făceau prin contribuție obștească (muncă voluntară), prin gesturi de

filantropie (sponsorizări) etc. Acestea încep să dispară cu timpul; chiar în cazul pe care-l avem în față, observăm că un consiliu comunal se sesizează de la sine într-o chestiune pe care nici n-o poate rezolva (finanțiar), nici n-o poate ameliora administrativ. Instituționalizarea excesivă (instituție responsabilă pentru orice dat natural ori nenatural) duce la asemenea situații. Astăzi, de pildă, când aniversăm cu brio un secol de instituționalizare administrativă, cеam putea face, de pildă, cu o gaură în asfalt? Rupe, biata gaură, osii de mașină, sparge cauciucuri, și câte și mai câte: dacă, însă ar vrea cineva să vină cu o găleată de asfalt ori beton și s-o astupe, acela ar putea chiar să primească amendă: încalcă domeniul unei instituții, al unei administrații etc. Care instituție (nu-i aşa?), are în față două situații: **cele necesare și cele absolut necesare...** Aceast cerc vicious nu se

poate rupe, mânăindu-l. Încrederea oarbă în instituțiile responsabile ar trebui completată cu sentimentul la vedere al urgențelor **absolut necesare**. Este vorba, aşadar, de o schimbare de mentalitate, dar nu una oarecare: este vorba de recăștigarea vechii, străvechii mentalități a contribuției obștești, a responsabilității colective. Adică, să nu vină instituția de la “centru” să repare podețul din nu știu ce fund de județ, ori să dreneze bălțile stradale din cutare comună, ci aceste lucruri să le facă, pe loc și la timp, cei din partea locului. Degeaba ne speriem de Eminescu și lecțiile sale dure. Soluțiile sunt la el și nu la noi.

N. GEORGESCU

(Documentarul a fost realizat după vol IX, din ediția academică Eminescu, elaborată sub îngrijirea lui D. Vatamanuic)

DRUMURILE ÎN POEZIA LUI MINULESCU

TURISM

Șoseaua urcă spre Voineasa,
Iar Lotrul curge spre Brezoi...
O fată și-a pierdut cămașa
Prin fânul de curând cosit,
Și-acum, în poarta casei, s-a proptit
Să-și mai arate-o dată sănii goi
Și trupul rumenit de soare,
Turiștilor înfometăți
De farmecul unei idile trecătoare,
În pitorescul munților Carpați...

Așa sunt toate fetele la munte...
În prima zi -
Oricare ar fi -
Se lasă sărătate doar pe frunte...
A doua zi, până și cele mai ursuze
Se lasă sărătate chiar pe buze...
Iar în a treia
Sau în a patra zi,
Se lasă duse sub un brad
Unde se-mpiedică, mai toate
Și leșinate-n brațe-ți cad,
Ca niște biete curci plouate...
Deși - prin munți, în fiecare vară,
La fel, turiștii urcă,
Iar fetele... coboară...

PE MALUL OLTULUI

Pornind din Lotru spre Cornet,
Șoseaua urcă încet... încet...
Înându-se parcă de mâna
Cu linia ferată,
O vecină,
Ce-i pare totuși o străină,
Fiindcă nu seamănă cu ea,
O biată bâtrână șosea
Banală,
Dar națională !...

Șoseaua urcă încet, ca de-obicei,
Proptindu-se doar în copacii ei...
Urcă tăcută
Și timidă,
Ca o omidă,
În timp ce linia ferată
Urcă, tipând,
Parcă-ar fi beată,
Ca și locomotiva unui tren de marfă,
Care,
Pornit din Piatra Olt
Spre Turnu-Roșu,
Când dă cu ochii, pe șosea,
De câte-o țărâncuță,
Cam prostuță

Crezând că-și bate joc de ea,
Țipă sulemenindu-și coșul
Cu fumul negrilor cărbuni,
Ca o cucoană de elită
Cu ochii plini de dinamită,
Scăpată dintr-o casă de nebuni.

Doar Oltul - apă blestemată -
Nu vrea să urce niciodată,
Nici cu șoseaua demodată,
Nici cu moderna linie ferată...
El singur, săltăret, coboară
Spre Dunăre -
Dunărea noastră
Cu apă multă
Și albastră...
Și coborând -
larnă sau vară -
Surâde fredonând la fel,
Ca orice egoist rebel,
Același veșnic menuet
Discret,
Pe care nu-l dansează decât el...

Poezii publicate în Cuvântul Liber (seria a treia), noiembrie 1935

PODURILE

de IVO ANDRICI

Prin vizionea artistică, prin talentul literar debordant, scriitorul de origine bosniacă, Ivo Andrici (1892-1975), ocupă un loc proeminent, un loc aparte, în cadrul culturii universale. Pentru forța epică cu care a zugrăvit motive și destine din istoria țării sale, Ivo Andrici a fost încununat, în 1961, cu premiul Nobel pentru literatură. Împletindu-și activitatea diplomatică cu cea literară (printre altele, a fost viceconsul la București între anii 1921-1941), Andrici a lăsat posterității povestiri, nuvele, eseuri, poezii, proză scurtă, romane ("E un pod pe Drina", "Cronica din Travnik", "Domnișoara", "Curtea blestemată" etc.).

Deși povestirea lui Andrici este neîndoielnic realistă și artistică, în toate privințele, în accepția occidentală a cuvântului, ca rigoare a planului, ca ton, personalitate, ca desăvârșire compozitională și stilistică, ea este în întregime Orientul. Orientul... și ca document, și ca poezie.

Eseul "Podurile", una din iradierile interioare cele mai puternice ale lui Andrici, impresionează cititorul, nu atât prin descrierile metaforice, prezente din abundență, cât prin forța sugestivă a

Din tot ce construiește și înalță omul din instinct vital, în ochii mei nimic nu e mai bun și vrednic de a fi prețuit decât podurile. Ele sunt mai importante decât casele, mai sfinte, căci sunt mai obștești, decât templele. Ale tuturor, egale cu toată lumea, folosite, dure, întotdeauna cu chibzuință, în locul în care se încrucisează cele mai multe trebuințe ale oamenilor, mai trainice decât alte construcții și fără să slujească unor scopuri reale sau ascunse.

Marile poduri de piatră sunt martore ale unor vremuri apuse, când oamenii trăiau, gândea și construiau altfel; sună sau părguite de vânt și soare, adesea cu muchiile mușcate de vreme, dezvăluind ierburii uscate sau abia încolțite în îmbinările și crăpăturile lor nedeslușite, unde păsările își fac cuiburii. Podurile subțiri și prelungi de oțel, încordate ca o fibră între un mal și celălalt, care vibrează îndelung în urma fiecărui tren; acestea parcă tot își mai aşteaptă o ultimă formă, desăvârșirea, frumusețea liniei lor urmând să se dezvăluie abia nepoților noștri. Podurile de lemn de la intrarea târgurilor bosniece, ale căror bârne roase răsună și saltă sub copitele cailor, precum scândurilele de xilofon. Și la urmă, acele podeje de munte, mici de tot, de fapt un singur trunchi ceva mai gros sau două bârne prinse una de alta și aruncate peste vreun pârâu, care altfel ar fi de netrecut. De două ori pe an, puhoialele pădurilor mătură din calea lor acești bușteni, iar țăranii, cu o stăruință oarbă, de furnică, doboară, cioplesc și aşează alții în locul celor luati de ape. De aceea, în lungul pâraielor de munte, în ochiurile de apă dintre stânci, se văd

adesea aceste foste păduri; acolo zac și putrezesc, laolaltă cu trunchiurile aduse de torrent; dar, spre deosebire de restul viitorii, acești copaci atinși de topor, dar sortiți acum focului sau putreziciunii, mai amintesc încă de scopul căruia îi au slujit.

Dar, până la urmă, toate sunt de aceeași esență, la fel de vrednice de atenția noastră, arătându-ne locurile în care omul a dat de un obstacol, dar nu s-a oprit înaintea lui, ci îi-a biruit și îi-a depășit, cum a putut, după priceperea și gustul său, dar și după împrejurările în care se găsea.

De câte ori mă gândesc la poduri, îmi apar în memorie, nu cele peste care am trecut de mai multe ori, ci altele, care mi-au atrăs atenția și mi-au captivat spiritul.

Înainte de toate, podurile din Sarajevo. Pe Miljacka, al cărei curs pare a fi coloana vertebrală a orașului, ele sunt niște vertebre din piatră. Le văd limpede, le număr în ordine. Le cunosc arcadele, le știu parapetele. Între ele se află și unul care poartă numele însemnat de ursită, al unui Tânăr; un pod mai mic, dar trainic, concentrat în sine, ca o citadelă bună și tăcută, în care nu se cedează și nici nu se trădează. Pe urmă, podurile pe care le-am văzut în timpul călătoriilor, noaptea, din tren, albe și subțiri ca niște năluci. Podurile de granit ale Spaniei, aşternute cu iederă, privindu-și gânditoare chipul, în ape întunecate. Podurile de lemn ale Elveției, ocrotite de acoperișuri, din pricina zăpezilor, aidoma unor hambare mari, împodobite pe dinăuntru cu icoane de sfinți și cu picturi ale unor întâmplări minunate, ca niște capele. Podurile fantastice din Turcia, aşezate la nimereală,

imaginilor și cuvintelor. În concepția autorului, "muzica cea mai amară și cea mai frumoasă pe care am auzit-o vreodată" înseamnă de fapt canonada tunurilor sărbești, la începutul primului război mondial, care vestea eliberarea Bosniei de sub jugul austro-ungar. Atunci a fost aruncat în aer, fiind minat de austrieci, podul de la Višegrad, căruia Andrici l-a consacrat celebrul său roman "E un pod pe Drina". Se poate spune că puterea sugestivă din scrierea sa, este un lucru înăscut, mai profund chiar decât talentul. Un dar nemijlocit al Bosniei celei vechi, care continuă să-l tulbere pe Andrici, prin cine și te căți înalțăști sau prin forța talinică a unor vremuri și vieți de orientali.

Pusă cu amabilitate la dispoziția redacției, de către colaboratoarea noastră, Sanda Florentina Popa, creația "Podurile", în traducerea Voslavel Stolovanici, reprezentă o culme a artel narative a lui Ivo Andrici.

Mal trebule amintit faptul că "Podurile" este un eseu celebru în rândul drumarilor, fragmente din acesta ajungând să fie folosite drept moto, la nenumărate scrimeri de specialitate.

păzite și întreținute de soartă. Podurile romane din sudul Italiei, din piatră albă, din care timpul a smuls tot ceea ce se putea smulge; lângă ele, de sute de ani, se adaugă alte poduri, dar cele romane tot acolo rămân, ca niște schelete încremenite într-o strajă fără sfârșit.

Și așa, pretutindeni în lume, gândul meu întâlneste poduri credincioase și tăcute, asemenea dorinței veșnice și neistovite a omului de a se uni, de a se împăca și de a se lega statoric de tot ce apare în fața ochilor și a spiritului, ca să nu mai fie dezbinări, dușmani și despărțiri. Tot așa în vis și în jocul neîngrădit al imaginăției. Ascultând muzica cea mai amară și cea mai frumoasă pe care am auzit-o vreodată, ni se arată, dintr-o dată, podul de piatră, retezat la mijloc, cu cele două cioturi ale arcadei, aspirând dureros una spre alta, indicând parcă, printr-un ultim efort, singura linie posibilă a arcului care a dispărut. Aceasta este fidelizeitatea și intransigența sublimă a frumuseții, care nu admite alături decât o singură alternativă: inexistență.

În sfârșit, toate aspectele prin care se exprimă viața noastră, gândurile, eforturile, privirile, zâmbetele, cuvintele, toate aspiră spre malul celălalt, spre care se îndreaptă, ca spre un scop, dobândindu-și, abia acolo, adevăratul sens. Totul tinde să biruie, să depășească ceva: haosul, moartea sau absurdul. Căci totul este o trecere, un pod ale căruia capete se pierd în infinit și față de care, toate podurile de pe pământ nu sunt decât niște jucării copilărești, niște simboluri palide. Iar toate speranțele noastre ne stau în față, pe malul celălalt.

SPIONUL ... NEAMȚ!

Sper să nu comit o impietate, dând la o parte praful depus de scurgerea a câtorva decenii de la această întâmplare, demult cufundată în bezna uitării.

Locul în care s-a petrecut, este Valea Jiului; celebra Vale a Jiului. Era acea perioadă plină de "avânt revoluționar", când țara cerea "cât mai mult cărbune", iar în mine lucrau, pe lângă minerii localnici, și militari în termen, reprezentanții claselor politice "oprimatoare", care trebuiau "regenerate" prin muncă.

Prin munți, încă se mai auzeau împușcăturile luptătorilor anticomuniști...

Pe atunci șeful de lot de la Livezeni era unul, pe nume Belciu, un conducător de șantier de excepție, la care cuvintele *ordine și disciplină* nu erau vorbe goale. Pe șantier sosișeră autobasculante noi, marca SKODA, care puteau bascula lateral și prin spate, ușurând mult lucrările de aşternere a asfaltului.

"Regele asfaltului" era Otto, Otto și atât; peste tot dădeai de el... Firav la trup, purtând bretete, ca să nu-i cadă pantalonii, pe cap având o șapcă tovărășească, cu care încerca să acopere cele câteva fire de păr de culoare blond-argintiu, Otto era o figură destul de ștearsă, lipsit parcă de orice importanță. Însă, ceea ce îl scotea din anonimat, făcându-l să pară interesant, erau ochii, ochii aceia de un albastru senin și curat, ca un cer de primăvară, care-i luminau față cu trăsături fine, ca de copil.

Cunoștea mersul stației de asfalt și calitatea asfaltului obținut, de oriunde se afla; din birou, din pat, de pe celălalt versant al văii, unde își avea locuința. Își dădea seama după fum, după miros, zgromot, culoare, după cadența șarjelor. Știa cu precizie dacă trebuie aşternut sau nu și nu făcea nici un rabat la calitate.

Analizele de laborator se executa cu strictețe, deoarece Belciu controla și nota zilnic rezultatele obținute. Asfaltul turnat de el dura zeci de ani; am avut ocazia să trec prin zonă după mai bine de 15 ani și, cu tot traficul greu de pe Valea Jiului, era într-o stare destul de bună. În plus, personalul din stație era bine instruit, încât se obțineau lucrări de calitate. Pot afirma acest lucru, deoarece, și eu, la rândul meu, am lucrat înbrăcămintă bituminoase din nisip bituminos cu adaus de bitum, cu oamenii calificați de el, iar când am circulat, de curând, pe DN66 - DN67, l-am recunoscut, după nivelul bordurilor montate, deși între timp a fost întreținut prin completarea porțiunii uzate de circulație, cu tratamente.

Revenind la "Regele Otto", pot spune că acesta, ca orice săs care lucra la drumuri, primise botezul meseriei la "DERUBAU" și avea ceva pământ și o casă într-un sat din apropierea Sibiului. Săptămânal, se ducea acasă, la soție, cu banii câștigați, din care își oprea doar strictul necesar, în care era inclus și un "snaps" pe zi. Fiind un om religios, nu lipsea în

nici o duminică de la biserică, având aici locul său bine cunoscut. Linea, dis-de-dimineată, cu schimburile în rucsac, se prezenta la gară și "țugul" îl ducea la locul de muncă, unde preluă direct fabricația asfaltului, știind încă de la Petroșani, ce nu este în regulă la stația de asfalt.

Într-o sămbătă din august, probabil prin apropierea lui "23", s-au dat niște prime, motiv de a se merge, pentru sărbătorire, la bodegă, care era peste drum de șantier, în apropierea gării.

În acea zi, discuțiile s-au prelungit și la al treilea "snaps", Otto se amețise, reușind astfel să piardă trenul de la 17, fiind nevoie să-l aștepte pe cel de noapte.

Când, în sfârșit, s-a urcat în trenul de noapte, acesta, în tunelul de la Bănița, s-a oprit, exact când Otto avea nevoie urgentă să meargă la toaletă. Ca orice săs bine educat, Otto știa că nu trebuie să folosească toaleta din tren, în timpul staționării acestuia. Cum staționarea trenului se prelungea, iar nevoia era din ce în ce mai presată, Otto s-a văzut nevoie să coboare. Imediat, trenul a pornit, iar Otto, cu reflexele întârziate de "snaps-

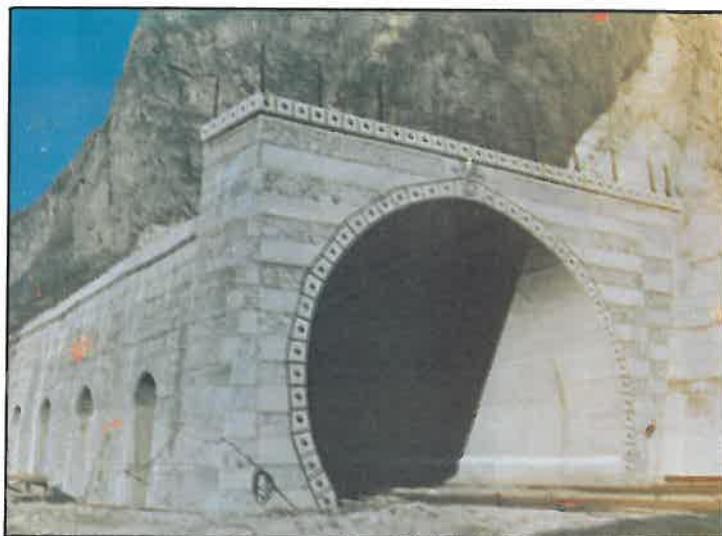
surile" consumate, a rămas în tunel, în întunericul desăvârșit. Aici, după multe bâjbâiel și căzături, a reușit să găsească o nișă, în care s-a adăpostit până dimineată. Când primele raze ale soarelui au început să lumineze capetele tunelului, Otto, cu mișcări nesigure, s-a îndreptat spre ieșire. Aici, surpriză! Santinela de gardă l-a oprit pe Otto cu somația: "Stai, că trag! Pe bură, culcat!", deoarece i s-a părut foarte ciudată apariția acestuia, la acea oră și în acel loc. Faptul că nu avea acte și bagaje, că vorbea românește cu accent german, a dus la întârirea convingerii că acesta este o iscoadă capitalistă. Prin urmare, Otto a fost dus la sediul Securității, iar pentru evitarea eventualelor sabotaje, au fost oprite toate trenurile și zeci de tuneluri au fost controleate în amănunte.

Identificarea lui Otto nu s-a putut face curând, deoarece cele trei zile după primă erau libere și nu mai găseai pe nimeni pe șantier. Într-o stare de alarmă generală s-au dat nenumărate telefoane la București, iar toată Valea Jiului viau de mașini ale Securității... Abia spre seară a putut fi contactat directorul de atunci al ICD 2, Deheleanu ("Baronul") care, inimos cum era, a venit de la Deva, special să-l identifice pe cel mai bun maistru de asfalt.

După ce toată teatura a luat sfârșit, la întoarcerea pe șantier, lui Otto i-au fost aduse lucrurile de către colegii de "țug", spunându-i-se că soția i-a oprit toți banii, inclusiv cei de "snaps". Și, bineînțeles, după terminarea programului, am mers la cărciuma de vizavi, unde am sărbătorit, așa cum se cuvine, eliberarea lui Otto din ghearele Securității.

Iar ca învățatură de minte, de atunci, înainte de a pleca cu trenul, Otto evita consumarea exagerată de "snapsuri".

ing. MIHAI RĂDULESCU
IPTANA S.A.





INTERSECȚII



PLUGUȘOR DE LA DRUMARI

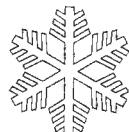


Aho, aho, drumari, fărtați,
Stați puțin, nu mai lucrați,
De pe drumuri v-adunați
și cuvântul mi-așultați!

S-a întors, mai an,
Băsescu Traian,
Ca un Lăpușnean,
Şef, în minister,
Cu-o mână de fier,
Să facă schimbare
și restructurare,
și s-a pus grăbit
de i-a răspopit
și i-a mazilit
pe boierii care
nu-i dau ascultare,
dar și pe acei
care au fost mișei
și care, la toate,
au pus băte-n roate
și n-au vrut reformă,
decât, doar, de formă.
Mulți boieri veliți
au fost maziliți,
cu toții deodată,
din Calea Ferată,
de la Navigație,
Metrou, Aviație,
din Direcții Generale
și Servicii Speciale.

Ia pocniți, flăcăi, din bici,
C-au fost mari schimbări pe-aici !

În anul care s-a dus,
schimbări multe s-au produs
și-n sectorul rutier,
însă nu ca-n minister.
Pe la A.N.D., schimbarea
a însemnat restructurarea
modului de-organizare;
a însemnat reprofilare,
separare funcțională,
la nivel de Regională;
a însemnat o concentrare
pe problema arzătoare
de mai bună administrare
a drumurilor naționale,
la Secții și Regionale.



Antreprizele create,
de Regionale dotate,
s-au trezit, în 97,
transformate, peste noapte
și văzându-se banale
societăți comerciale,
ce din nou se vor schimba
și se vor privatiza.

Urați-le, măi băleți,
urați-le cât puteți,
că au nevoie de noroc,
că să scape din astă soc !

Dar în 97
s-a arătat pus pe fapte
și sectorul finanțiar.
Astfel, chiar de întâi lanuar,
s-a pus taxa pe benzинă,
pe mașini și motorină,
taxă care-a provocat
proteste de neuitat
din partea șoferilor,
incitați de șefii lor.

Mai târziu, ca din senin,
alt scandal și alt venin,
când șoferii s-au ales cu
celebra taxă Băsescu...
a fost o mare poveste,
cu mitinguri și proteste,
cu străzi și piețe blocate,
cu șosele ocupate,
cu articole în ziare,
dure, care mai de care
și moțiune în Parlament.
respinsă în mod urgent...

Dar s-au stins toate, acum,
numai taxa pentru drum
a rămas și finanțează
tot ce se modernizează
pe rețeaua rutieră,
ca să devină prosperă.

Ia, urați-le, flăcăi,
numai bine, la toți cei
care au fost fermi, n-au cedat
și taxa au apărăt !



Să le fie casa, casă,
să le fie masa, masă,
să trăiască în fericire,
sănătate și iubire !



și-a mai fost anul trecut,
anul marelui debut
la recepții de lucrări
pentru reabilitări.
au fost recepționați
și în exploatare dați
700 kilometri,
toți, aduși la parametri
de drumuri europene,
bune, sigure, moderne.



de-acum, pe DN 2A,
se va putea circula,
fără gropi și fără frână,
de la București și până
dincolo de Tăndărei.
Tot la fel, pe DN 3,
38 și 39,
fie că ninje sau plouă.
la fel și pe DN 7,
fie ză și fie noapte;
iar pe DN 1, în fine,
e o plăcere pentru cine
circulă pe serpentine:
de la Timiș la Posada
nu mai pierzi timp cu grămadă.
ca să poți să depășești
TIR-urile mari, turcești,
bulgărești și ungurești.



Pocniți din bice, flăcăi,
claxonați din zurgălăi
și strigați urare mare,
constructorilor noștri, care
s-au luptat și s-au zbătut,
drumuri bune de-a făcut.
să le dea Domnul de toate,
bucurii și sănătate,
succes și prosperitate !



Tot în 97,
s-au mai auzit și soapte,
spuse-așa, în colț de gură,
pe la vreo adunătură,
la întruniri sau congrese,
unde, fără să le pese,
unii aruncă vorbe în vânt.
să nu crezi nici un cuvânt...





S-a vorbit în gura mare,
Despre o concesionare:
C-au venit 2 japonezi
Şi vreo 3-4 englezi,
Plus un turc şi chiar un grec
Şi că toţi aştea se-ntrăc
Să dea bani, să finanţeze
Şi să concesioneze
Câteva autostrăzi,
Fiindcă, pasă-mi-te, vezi,
E-un program istoric
Pentru banii dumnealor...



Vorbe goale, vorbe goale,
Precum bine vezi, matale...
Cine poate să mai credă
Despre vreo autostradă,
Când singura ce se face
De vreo 6 ani înceoace,
Merge încet şi merge greu,
Fără să primească un leu ?



Trageţi tare la buhai
Şi pocnii din bice, hai,
Ca, la toţi cei ce visează,
Să le fie mintea trează !



Mâine, anul se-nnoieşte,
Plugul nostru se porneşte
În zăpadă a intra,
Drumurile a debloca.
Iarna-i grea, omătul mare,
Însă, dacă fiecare,
Din timp s-a gospodărit,
Iarna-l prinde pregătit
Şi nu-i pasă de ninsoare,
Fie ea, oricât de mare.
Însă, pentru aceia care
Au tot stat în aşteptare
Şi nu au nisip, nici sare,
Nici scule ajutătoare,
Utilajele stricate,
Parazapezi nemontate,
De ei va fi vai şi amar,
Zăpada va fi un calvar,
Munca le va fi coşmar...



Urați-le, măi băieți,
Să scape dintre nămeți.
Să ajungă în primăvară !
Deszăpezire usoară !



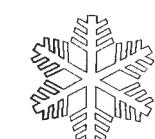
Înainte de-a-nsera,
Mai avem a colinda
La Poliția Rutieră
Şi la cea de la frontieră,
Cu care colaborăm,
Multe reale îndreptăm.
Pentru sprijinu-acordat,
Pentru ajutorul dat,



Mulțumiri le adresăm.
Am vrea însă să-i rugăm
Să observe că, prin sate,
Sunt parazapezi furate,
Panouri indicatoare
Şi stâlpi de semnalizare;
Sunt cu sutele de mii,
Puse-n garduri sau prin vii.
Ne-ar fi de mare ajutor,
Dacă în anul viitor,
Poliștii ar încerca
Furturile a stopa,
Pagubele a limită,
Să dispară, prin urmare,
Hoii de la drumul mare !



Sunați zurgălăii voştri,
Pentru poliștii noştri !
Să le meargă în plin la toţi
Şi să ne scape de hoii !



Iar acum, în prag de noapte,
La sfârşit de '97,
Pluguşorul nostru ar vrea
Să înceapă a ură,
Vorbe bune a adresa
Din întreagă inimă,
Celor care-au ajutat,
Cu noi au colaborat
Şi tot sprijinul l-au dat,
De la noi, din minister,
Sectorului rutier.
Tuturor le mulțumim,
Fericire le dorim !
Dă-le, Doamne, viață lungă
Şi prosperitate în pungă,
Pace-n inimi, bunătate,
Multă, multă sănătate;
Să conducă cu dreptate
Şi cu obiectivitate;
Pentru drumuri să se zbată,
Să nu le uite vreodată !



Urați tare, măi flăcăi,
Şi sunați din zurgălăi !
Tot ce am avut de spus
Să se-audă acolo, sus !



Mai apoi, vrem să urăm
Celor cu care lucrăm
Şi din plin colaborăm:
Constructori şi proiectanţi,
Profesori şi consultanţi,
Cercetători, furnizori
Şi alii colaboratori.



Tuturor, felicitări
Şi cele mai bune urări
De succese, sănătate
Şi noroc deplin în toate,
Dragoste şi bunăstare,
În casă la fiecare,
La mulți ani şi la mai mare !



Iar pentru voi, dragi drumari,
De la mici şi până mari,
Care tot mereu veghează
La drum şi-l administraţi
Cu pricepere şi har,
Vom ridica un pahar,
În cinstea voastră-l vom bea,
Şi în cor ne vom ruga
Să vă ajute Dumnezeu,
Ca să fiţi aşa mereu:
Tari, corecţi, cinstiţi şi drepti,
Puternici şi înțelepţi,
Competenţi şi pricepuţi
Hotărâti, harnici şi iuţi;
Gândul vostru să vă fie
Tot mereu la datorie,
La rețea rutieră,
S-o faceţi tot mai prosperă.



În anul care e-n prag
Să munciţi cu spor şi drag,
Să citiţi şi să-învătaţi,
Tehnici noi să aplicaţi,
Tehnologii avansate,
Pentru o bună calitate,
În folosul tuturor
Utilizatorilor.
Munca voastră să vă fie
Un priej de bucurie.
Prestigiul vostru să crească !
Ce doriţi, să se împlinească !
Viaţă să vă fie plină
De belşug şi de lumină !
Întru mulți ani să trăişi,
Sănătoşi şi fericiti !



Mânaţi plugul, măi feciori
Şi uraţi de 10 ori,
Fraişilor noştri drumari,
Să se ţină mereu tari !
Să-i ajute Cel de Sus !
La mulți ani ! Paharul sus !



Cu poz-nașii noștri reporteri:

PE DRUMURI CU... CAMERA ASCUNSĂ!

Anul acesta, poz-nașii noștri reporteri au participat la foarte multe (nu la toate, recunoaștem) evenimente din viața drumarilor. Ne-am gândit acum, la sfârșit de an, să realizăm un inedit fotoreportaj cu ... cămăruța ascunsă! Adică, cu și în acel spațiu (în care uneori încap o sută de persoane), unde și de unde, vorba lui Creangă, pentru oameni de omenie s-o mai putea găsi și vedea câte ceva. Și nu numai. Ne-am mai zis noi că-i bine a ne preumbbla cu aparatele nu numai printre sticle și ulcele, ci să mai și ieșim oleacă la aer, pe la boturile cailor. Una peste alta, tot ce-i bine este că și anul acesta cămăruța (și cea de luat vederi, cum o alintăm noi)

nu ne-a fost chiar aşa goală cum au crezut unii. Așa am mai "reabilitat" noi oleacă și pe la Sebeș, Deva, Arad, dar și pe la Urziceni și Comarnic, și zău că am reușit ce ne-am propus: adică să lăsăm în urma noastră drumurile și celelalte curate și mai ales... goale! (nu săriți de pe scaune oameni buni, descongestionare de trafic și de alți dușmani ai șoferilor, ce altceva ați fi crezut?...)

P.S. Rugăm însă a nu se supără pe noi cei care n-au văzut camera și nici dânsa fețele lor. Și nici acei pre care, acum, în prag de veselă sărbătoare, pana și ochiul cronicarului au îndrăznit a-i aduce, mai mult sau mai puțin fășnet, pe drumul snoavelor...



Dl. ministru al Transporturilor explicând unui grup de circa și de unde trebuie finită din scurt reabilitarea, și cum până unde mai trebuie ea ridicată



- Un grup de consultanți, executanți, adjutanți, licitanți și.a.m.d., așteptând curnici să se deschidă odată la "Cina cea de Taină".



În sfârșit, se poate exclama cu emoționantă mândrie patriotică:
"Aici sunt puii banilor dumneavoastră!..."



- Parinte, cu mine nu ţine! Chiar dacă ai și mătale cheltuieli cu gropile, cu drumurile, bani din Fondul special nu-ți dau. Dar vezi că am eu un coleg care iar te-a lucrat cu accizele la colivă și lumânări. Alaş-i cu banii...



- Creștine dragă, astia doi îs în parohia mea, nu încerca să-i îs(pitești), că au încercat și alții și tot nu au reușit!...



- Meștere, ne vedem noi la Sinaia!



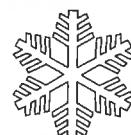
Un bănașean-șef care-și regleazămeticulos pixul înainte de a da un autograf



- Mă Bedruleo, tată, la unii mai dă-le să semneze și pe servetele că tot nu se uită nimenii!



- S-o tai, să n-o tai?





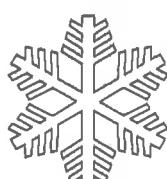
- Sa vezi ce-am sa le fac! Le schimb numerele la mașini, întorc indicatorele pe partea cealaltă, și pe urmă îi sun ca de la București. Ca tot a zis frate-miu că urea să-i vadă lumea și pe la el, pe la Noroioasa din deal.



Grup de colindatori, încercând să convingă un gospodur sa nu le mai indeplineze și anul acesta gaurile la covrigi



- Băieți, mâinile pe buzunare ca iar a venit Banca Mondială!



Traianul și Maurul batând palma prieteniei după o reabilitare de istorică de 2000 de ani



- Crezi mătale, că io semnez dacă îmi dai (un) foc?...



Grup de enoriași așteptând spașii să se spovedească după ce prima mașină a violat unul din șanțurile reabilitate. Sau, eventual, invers.







- Domnule, nu se poate! Iar îl doare pe ministru-n stânga?...



*Model practic de separare a execuției
de întreținerea curentă*



*Şef de secție, interpretând melodia
"Cine-a pus... căciu-mă-n drum!"*



*Doi parlamentari explicând cum pot fi astupate gropile
prin metode metafizice*



*Şefule, dacă aşaia încep să arunce cu ceva,
farfurii să ştii că mai avem la magaziel...*



*Pledoarie, pe malul mării (la Costineşti), despre modul în care
reguliile judecătorești de drumuri pot ajunge în paradisul privatizării.*





- Vedeți că pe aici, pe undeva, sunt și banii dumneavoastră!



Ba, caluji tăichii, la anul va puț și catalizator, va măresc și cilindreea și vă plătesc și taxa drumurilor. Să le facem și noi "damping" la ăștia cu Daciile, că cică îl trage pe dreapta...



Grup de participanți la trafic
pașind cu nădejde pe drumul reformei



- Dom' Ministru, după ce gustați, le spunem noi baietilor
că n-ați trecut de (1)60 la oră!...



- No, ma dragilor, aduceți-mi un birou ca lumea, că io nu pot să semnez pe un aşa prăpădit de banc de-l ştiu tăi!



Și, totuși, să încheiem într-un ton optimist: tuturor celor care vor circula și anul viitor prin locurile pe unde noi am surprins aceste imagini, le dorim, din tot sufletul, un călduros

Drum bun

și

La mulți ani!...



Fotoreportaj realizat de: Costel MARIN și Marina RIZEA

NOUTĂȚI EDITORIALE

A.N.D. își propune să editeze, în perioada următoare, un best-seller, intitulat *"Drumurile, ultimul soc al... viitorului"*. Iată câteva idei de bază, desprinse din rezumatul restructurat al lucrării:

□ În anul 1997, s-a reușit remarcabila performanță de a se sparge monopolul asupra execuției lucrărilor de întreținere, care a fost înlocuit cu *"încrășirea directă a lucrărilor"*. S-a realizat astfel, un pas (parol) pe linia restructurării activității A.N.D., prin desprinderea unor unități de stat și crearea unor societăți cu capital integral de stat.

□ În cadrul noilor societăți, abordarea obiectului muncii, *"drumul"*, se va face printr-o nouă prismă (de exemplu, cea de pe DN1 km 20 și printr-un alt unghi (de fugă) al specialiștilor, cât și prin contribuția altor sectoare, care le vor ușura situația economico-financiară, ușurându-le buzunarele, prin introducerea unui suflu de aer proaspăt prin acestea.

□ Prin marea restructurare, se va realiza diminuarea patrimoniului A.N.D., corespunzător cu valorile predate noilor societăți, potrivit principiului: *"Nimic nu se pierde, totul se transferă"*.

□ Pentru a grăbi procesul de restructurare, se va înainta Parlamentului, un proiect de lege: *"Legea trecerii cantității într-o nouă proprietate"*.

□ O altă idee de bază a restructurării A.N.D., o constituie separarea puterilor organizatorice, prin crearea a două noi direcții (în afara celor 7 existente). Acestea se vor ocupa de finanțarea lucrărilor la drumurile naționale, respectiv la cele locale.

□ În plan metodologic, restructurarea va viza aplicarea unor tehnici moderne de evitare a riscului, ca de exemplu, metoda: *"Nu semnează nimic, decât statul de plată"*.

□ Se va înființa, la fiecare Regională, un serviciu de gestionare a stării de spirit defavorabilă reformei, cea favorabilă nefiind gestionabilă sau, mai exact, nefiind.

□ Managementul financiar se va orienta către concesionarea parcărilor de pe marginea drumurilor europene, în vederea deschiderii unor noi surse de venit, cum ar fi *"taxa pentru practicarea celei mai vechi meseri"*. Locurile respective vor fi semnalizate prin celebrul indicator: *"Aici sunt banii Dvs."*

□ Se va utiliza tehnica de vârf la realizarea lucrărilor. Astfel:

- Semnalizarea verticală se va face pe orizontală, și invers.

- Întreținerea pe timp de iarnă se va face, în mod preventiv, vara.

- Întreținerea plantațiilor va fi înlocuită cu defrișarea lor.

- Activitatea laboratoarelor se va transforma în consulting și supervizare.

- Se va sparge monopolul bazelor de deszăpezire și se vor înființa baze de prețuri pentru deszăpezirile realizate de terți.

- Se va stabiliza direcția vântului restructurării, care suflă haotic prin buzunare.

- Se va instituționaliza *"reforma fără fonduri"* și *"privatizarea prin licidare"*.

Cei care doresc să participe, în calitate de coautori, la redactarea manuscrisului acestui best-seller, sunt rugați să depună textele în prima groapă de lângă cel mai apropiat indicator *"Aici sunt banii Dvs."*

ec. LUCIA SIMION

- șef serv. Aprovizionare A.N.D. -

SUGESTII PENTRU ORGANIZAREA ACȚIUNILOR DE DESZĂPEZIRE

1. Pentru organizarea rațională a teleconferințelor pe tema pregătirilor de iarnă, timpul de antenă va fi utilizat astfel:

- 80%, prezența participanților
- 4%, pauză, până la apariția conducătorilor teleconferinței
- 15%, cuvântul AND și IGP
- 1%, anunțarea datei teleconferinței din anul viitor
- 0%, cuvântul participanților din teritoriu.

2. Se va folosi sistemul de informare prin radio, a participanților la trafic, anunțându-se, din oră în oră, cu cine avem contracte pentru executarea deszăpezirii.

3. Se va ridica indicatorul *"Atenție, sare, ciblură"* și se va planta indicatorul *"Atenție, sare deloc"*.

4. Se va ridica indicatorul *"Depășirea interzisă"*, plantat din greșală pe drumul reformei și va fi înlocuit cu indicatoarele *"Cedează trecerea"* sau *"Ocolire"*, după caz.

5. Pe utilajele proprii de deszăpezire, se va monta panoul *"Obstacol în carosabil"* și se vor aprinde luminile de avarie.

6. Depozitele de sare și materiale antiderapante vor fi acoperite cu un strat gros de zăpadă, pentru a fi protejate până la primăvară

7. Participanții la trafic vor fi informați din timp asupra sectoarele de drum unde se recomandă circulația pe necarosabil, utilizarea carosabilului fiind periculoasă, din cauza poleiului și a gropilor.

8. La frezele de zăpadă se va adapta un echipament pentru aruncarea zăpezii în spatele fresei, pe carosabil.

9. Coordonarea cu organele de poliție a acțiunilor de deszăpezire se va face pe baza unui program comun, intitulat *"Fiecare, cu programul lui"*.

ec. LUCIA SIMION

- șef serv. Aprovizionare A.N.D.-

CU COLINDUL...

...LA ARL-uri

Gorcova,
Vesela,
Să trăiți,
Să nu muriți !



Că de când ați apărut,
Multă vreme n-a trecut
Şi ați dat de greu, în toate...

Aveți multă libertate,
De când sunteți societate,
Dar răspunderea vă-apasă,
Cu finanțele e groasă,
La fel cu ofertele,
La fel cu contractele...

Vă luptați cu frații
Pe la licitații;
Vă luptați, vă chinuți,
Ca să supraviețuiți,

Dar noi vă dorim să fiți
Tari, precum e piatra
Şi iuți ca săgeata !
Să aveți noroc la bani !
La anul și la mulți ani !

...LA U.N.T.R.R.



Am venit și noi, o dată,
La un an cu sănătate,
Să vă facem drumuri bune
Şi, pe ele, orice s-ar spune;
Frumușel să circulați,
În viteză să rulați,
Bine să călătoriți
Şi-n siguranță să fiți;

Căci de când cu TIR-urile,
S-au rupt toate drumurile,
Se distrug mașinile,
Cresc mult și consumurile,
Tot la fel și costurile
La toate transporturile...



Economia de piață
Un lucru însă ne-învață:
Cine strică, să plătească,
Drumul ca să-l folosească !

Deci, stimați transportatori,
De drum utilizatori,
De degradări autori,
Vă considerăm datori
Taxa, iute s-o plătiți,
Drumul ca să-l folosiți.
Reparația, săracă,
Nu se face pe de-a moaca;
Ea ne costă bani, grămadă,
Ce din cer nu vor să cadă...

Deci, acum când vă urăm,
Am dori să vă-ntrebăm:
Taxa când o achitați ?
Ne dați ? Ne dați ?
Ne dați, ori nu ne dați ?



...LA DISTRICTE

Bună dimineața, la Moș Ajun !
Am venit că să vă spun
Pe fereastră să priviți,
Să priviți, să vă-îngroziți,
Că în timp ce voi dormeați
Pe o parte vă-întorceați
Şi visați și sfioriați,
Din cer s-au pornit să cadă
Mari și deși fulgi de zăpadă.
Ninsoarea s-a domolit,
Însă drumu-i troienit,
Încât nu se vede acum
Unde-i sănț și unde-i drum...



Sculați, sculați, boieri mari,
Din districte de drumari !
Jos din pat, nu mai dormiți !
Vremea e să vă treziți
Şi la treabă să porniți
Drumul să-l deszapeziți.
Nu mai stați, să așteptați
Ordin, ca să actionați !
Şi porniți, colindători,
De drumuri desfundători...
Dumnezeu să vă ajute,
Să n-aveți buclucuri multe,
Să vă meargă, ca pe roate !
La mulți ani cu sănătate !



... LA CONSTRUCTORI

Steaua sus răsare
Ca o fată mare.
Steaua luminează
Şi ne demonstrează
Că, de vrei, se poate
Să faci calitate.
Drumurile toate,
Reabilitate
Şi recepționate
în 97,
Au fost foarte bune
Şi asta ne spune
Că la antreprize
S-au creat premise
Să se facă treabă
Bună și de grabă.
Lupta a fost grea
Cu ideea rea,
Că "mărgă și-așa",
Idee intrată
Şi înrădăcinată
La unii drumuri
Cu pretenții mari;



Dar cu exigență
Şi cu insistență,
Cu autoritate
Şi severitate,
Cu măsuri domoale,
Dar și radicale,
După avertizări
Şi penalizări
Şi după lucrări
Prost realizate,
Reexecutate,
Dar pe banii lor,
S-au prins dumnealor
Că, de-acum, încoa,
"Nu mai mărgă-așa"
Şi s-au apucat,
Frumos de-au lucrat
Probă grea au dat,
Dar au câștigat,
Luând fiecare,
Bucurie mare;
Care bucurie,
Pe la toți să fie,
De la tinerețe,
Până la bătrânețe !
La anul și la mulți ani !
(A.N.D.-ule, dă bani !)



REVELION 1997



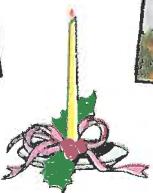
ASĂ A FOST ANUL TRECUTI...



- Vă promit că anul acesta voi lăne drumurile în mână...



- Cea de-a treia nu va strică anul acesta
(apropos de încheiatul 1996)!



Ştii dumneavoastră unde privesc dânsii de Revelion?...



În nici un caz la televizor...



Discurs invadat până și de către cei mai importanți parlamentari prezenti la revelionul nostru



La ceas de sărbătoare nu se putea și nu se poate altfel decât cu veselie și voie bună. Că necazurile ... vor veni după!

LA MULȚI ANI!...

ULTIMELE ȘTIRI DE LA AGENȚIA CoMEDIA-VAX



CONFLICT LA VÂRF. ÎNTRE M.T. ȘI POLIȚIE

Recepția lucrărilor de reabilitare a DN7 Deva-Lipova s-a desfășurat, până la un moment dat, în cadrul ceremonialului obișnuit în astfel de ocazii. După tăierea panglicii însă, dl. ministru Traian Băsescu s-a urcat la volanul limuzinei Domniei Sale și a pornit în mare viteză, cu intenția să probeze planeitatea supafeței de rulare. Faptul, neprevăzut în protocolului festivității, i-a surprins pe cei prezenți, dar rezultatul e că DN7 va rămâne în istoria drumurilor naționale ale României, ca primul drum al cărui pilot de probă a fost un ministru.

După terminarea încercării, dl. Traian Băsescu a declarat, cu satisfacție, presei, că a circulat cu 160 km/h și mașina s-a comportat normal, concluzionând că drumul conferă participanților la trafic un confort rutier deosebit și o deplină siguranță a circulației. Declarația dlui ministru

a fost consemnată în numărul 37 al revistei noastre.

Surse demne de încredere, dar care au ținut să-și păstreze anonimatul, ne-au informat că dl. colonel Dumitru Ciobotea, șeful Direcției Poliției Rutiere, citind în revistă, declarația ministrului Transporturilor, și-a frecat mâinile, încântat, exclamând: *"L-am prins! A depășit viteza legală și-i iau carnetul!"*

Pe de altă parte, dl. Traian Băsescu, aflând că s-ar putea să rămână fără carnet de conducere, s-a supărat toc și, cu ocazia Constațuirii șefilor de secții, de la Băile Felix, a atacat cu virulență Poliția Rutieră, asemuind-o cu milizia circulației.

Cum va evoluă conflictul, rămâne de văzut. Cert este însă, că amatorii de pariuri au acum un nou subiect: *îi ia carnetul sau nu?*

PROPUNERI PENTRU COȘ

În fiecare an, delegații la Conferința Națională a Asociației Profesionale de Drumuri și Poduri fac fel de fel de propuneri, în cadrul dezbatelor care au loc. Și, tot în fiecare an, o parte din propuneri sunt acceptate, urmând a fi introduse în programul de activitate al A.P.D.P., după care... filmul se rupe și totul se reia de la început în anul următor.

Anul acesta însă, lucrurile s-au schimbat. Redacția revistei a inventariat toate propunerile făcute la Conferința Națională din luna aprilie, care au fost acceptate și însușite de Biroul Permanent al Asociației, propunându-și să informeze cititorii asupra modului de rezolvare a lor. Ceea ce și facem, aducându-vă la cunoștință, stimări cititori, că propunerile cu pricina n-au mai fost uitate în sertare, ca în anii trecuți, ci au fost depuse, de Biroul Permanent, la Casa Oamenilor de Știință (COȘ), unde se află și acum. Amin.

ANIVERSAREA UNUI DRUM CU SUBSOL

La 21 martie 1997, drumarii din Secția de Drumuri Naționale Bârlad au sărbătorit un an de la producerea celui mai fericit accident rutier petrecut vreodată în România.

Exact cu un an în urmă, s-a prăbușit, vechea boltă de cărămidă a unei pivnițe seculară, ce aparținea mănăstirii din Murgeni. Pivnița, de mare întindere, era situată, parțial, sub fundația drumului național nr.24 A Bârlad-Huși, la km 31+000 și fusese uitată de Dumnezeu și de oameni, deși se pare că adăpostea valori inestimabile de patrimoniu lichid, ascunse în budane mari, colbuite.

Din nefericire, prăbușirea bolții a produs o surpare a drumului, care s-a cufundat cu peste 2 m, pe aproape toată lățimea sa și pe o lungime de aproape 4 m; din fericire însă, accidentul a dus la descoperirea beciului și... vă dăți seama ce a urmat. Se zice că șocul asupra localnicilor și a drumarilor din zonă, a fost atât de puternic, încât ei nu s-au trezit decât acum, la un an după accident.

PREGĂTIRI DE IARNĂ

Şeful unei Secții de Drumuri Naționale, care ține să rămână anonim, ne-a mărturisit că are o metodă interesantă de a se pregăti pentru sezonul rece. *"Metoda Dvs. e originală?", l-am întrebat. "Aș, ne-a răspuns, o practică mulți colegi de-a mei, dar nu vor să recunoască."*

Din vorbă în vorbă, am aflat că, de mulți ani, în fiecare toamnă, el se pregătește să fie luat prin surprindere de ninsoare și polei. *"Este un joc foarte amuzant și instructiv, să te descurci cu nimic, dacă poți!"* La întrebarea noastră, dacă reușește să se descurce, ne-a răspuns că, întotdeauna, l-a ajutat Regionala. *"Păi, de-aia e Regională, să ne ajute"*, a conchis el.

Insistenți și pisălogi, ca toți ziariștii, am ținut să aflăm cum aplică el, prevederile Instrucției de iarnă. *"Aa, instrucția aia cu copetă galbenă. Da, o știu, dar, luat cu treburile, n-am avut timp să-o citeșc. Față de ea, am aplicat metoda mea clasică: ruptul în palșpe".*

RECUNOAȘTERE INTERNATIONALĂ ȘI NERECONOȘINTĂ INTERNALĂ

Câteva faxuri primite, în ultima vreme din Canada, SUA, Germania, Danemarca, Belgia și Elveția, atestă buna impresie lăsată de CESTRIN în cercurile științifice de specialitate din străinătate, datorită prestațiilor efectuate de cercetătorii săi și a participării lor la activitatea unor instituții și organisme rutiere internaționale.

Tocmai discutam acest fapt, zilele trecute, cu directorul unei Regionale de Drumuri și Poduri (care m-a rugat să nu-i dezvăluui numele), când interlocutorul meu m-a întrerupt brusc: *"CESTRIN-ul este mai cunoscut în străinătate, decât în țară. Eu propun să se numească CESTRANI!"*

NOI AUTOTURISME ROMÂNEȘTI

Constructorii de autoturisme din țara noastră au pus la punct, două noi tipuri de mașini, care sunt adaptate specificului drumurilor românești. Prezentăm mai jos, în premieră națională, aceste două noi autoturisme, ale căror machete au fost puse, în exclusivitate, la dispoziția redacției noastre:

1. MODELUL "HIVERNA" (fig.1), echipat cu lamă și destinat să circule, în condiții excepționale de siguranță, pe drumurile noastre, naționale și locale, pe întreaga perioadă de iarnă, indiferent de grosimea stratului de zăpadă de pe carosabil. Constructorii ne-au mărturisit că ideea noului model le-a fost sugerată de șeful unei Secții de Drumuri Naționale, care visează de mai mulți ani, la deszăpezirea prin autoservire.



Fig. 1



Fig. 2

2. MODELUL "SPRING" (fig.2), cu pneuri de tractor și dublă tracțiune, foarte bine adaptat la circulația prin gropile de primăvară ale drumurilor din scumpa noastră patrie. Suspensia deosebită și un dispozitiv electronic de menținere a orizontalității șasiului, asigură un confort rutier remarcabil, indiferent de dimensiunea denivelărilor pe care le parcurge. Autoturismul se poate deplasa, în aceleși condiții excelente, și pe arătură, în cazul când aceasta oferă o suprafață de rulare mai bună decât cea a drumului.

UN A.R.L. CU MOT

De la înființarea primei Antreprize de Reparații și Lucrări de Drumuri și până în prezent, toate A.R.L.-urile au fost create în orașul de reședință al Regionalei respective și au primit numele aceluia oraș. Prin coincidență, în orașele de reședință ale Regionalelor își au sediile și Secțiile de Utilaje și Transport, care au trecut în cadrul A.R.L.-urilor, cu mijloacele fixe din dotare, cu atelierele de reparații și întreținere și cu personalul aferent.

D.R.D.P. București a constituit însă o excepție. Ea este singura Regională care

își va constitui două A.R.L.-uri și al cărei SUT nu se află în orașul de reședință, ci la Ploiești. Dintre cele două A.R.L.-uri, una (care încă nu a luat naștere), va avea sediul în Capitală și se va numi, se pare, A.R.L. București, în mod similar cu suratele ei din țară. Cealaltă Antrepiză, recent înființată, a primit numele de A.R.L. Muntenia, i s-a atribuit ca sediu, orașul Târgoviște și i s-a dat în subordine, SUT-ul din Ploiești. Ciudat. Ciudătenia și mai mare o constituie însă, faptul că directorul noului Antreprize (nimeni altul, decât fostul șef al SDN Târgoviște) ar

fi dorit să mute SUT-ul, de la Ploiești la Târgoviște, deoarece el locuiește în Târgoviște și nu are de gând să se mute.

Interesant. După logica lui, ar trebui ca A.N.D.-ul să se mute la Cluj (directorul general fiind clujean), Ministerul Transporturilor să se mute la Constanța (ministrul locuind acolo), Guvernul să se mute în Țara Moților (de unde este originar premierul), iar Președinția României, în Basarabia (în locul de baștină al Președintelui).

Mulțumescu-Ți Te Doamne, că am trăit s-o aud și pe asta!

MAXIME ȘI CĂGEȚĂRI

Cu cât gândim mai puțin, cu atât vorbim mai mult. (Proverb francez)

Alcoolul face să trăiască pe cei ce îl vând, dar să moară pe cei care îl beau. (A. France)

Jumătate din viață ne cheltuim sănătatea pentru avere, iar cealaltă jumătate, averea pentru sănătate. (Voltaire)

Ştiința înseamnă putere. (Bacon)

Proștii cred că pentru a cucerii Capitolul trebuie să ataci, în primul rând, gâștele. (Heine)

Nu-i deloc o treabă ușoară, aceea de a te cunoaște pe tine însuți. (Torquato Tasso)

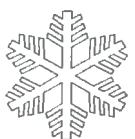
Puterea celor tineri stă în faptă, a celor bătrâni în chibzuință. (Euripide)

Forța însotită de prostie dă adesea naștere la pagubă. (Euripide)

RĂVAŞE... NĂRĂVAŞE

Carieristul

Agenda lui, mărturisesc,
Aduce-n unele privinții
Cu-un calendar bisericesc,
Că peste tot vezi numai "sfintii".



Unuia

Ai conștiința nepătăță
Si nu ți-e greu s-o dovedești;
De teamă să n-o murdărești,
N-ai folosit-o niciodată!

Unui bîșnițar

La toți spunea sentențios,
Că banii n-au nici un miros.
și totuși, căt s-a păcălit!
Un controlor l-a... mirosit.



Angajat prin concurs

Așa precum ne-ai anunțat
Concursul tu l-ai câștigat,
Dar n-ai vrea oare să ne spui
Cu concursul cui?



Revista noastră a suprimat pagina de umor

Restabilii un loc pentru umor,
Că am văzut (vă jur!) un cititor,
Furat (mă mir!) de proză și imagini,
Râzând (neavizat) la...alte pagini.



Către A.N.D.

Iată ce vreau, pentru ca-n toate
Și-n totul să ne meargă ca pe roate:
Precum la Niagara-n cataracte,
Să curgă de la A.N.D., la Iași, ... contracte

prof. dr. ing. Gh. Guguman

Scutire de salut

În două cazuri după mine,
Poți fi scutit să zici "Noroc":
Când nu cunoști un ins deloc
Sau dacă îl cunoști prea bine



Superlativul înțelepciunii

Amice, nu prin neghioibii
Eu mi-am făcut în viață rostul
Dar tu ești mai deștept, că știi
Când trebuie...să faci pe prostul.

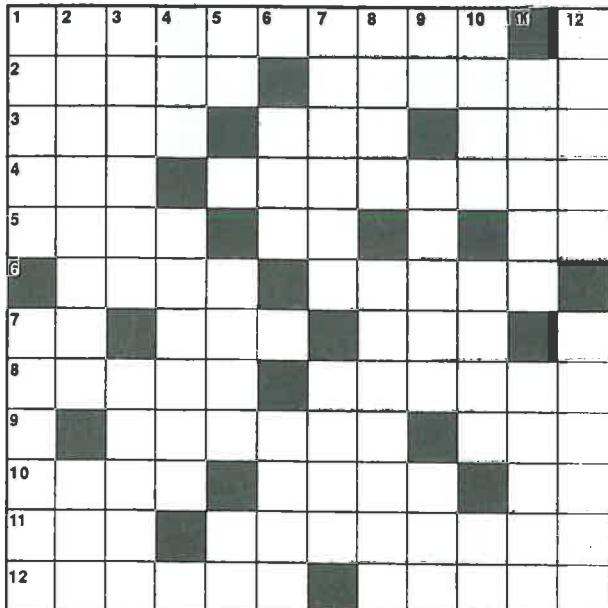


Unui filosof vârstnic

În filosof te erigezi acumă,
Ultând că treaba are două fețe:
Înțelepciunea bătrânești-l suma
Prostilor făcuți în tinerețe.



DE-ALE GURII

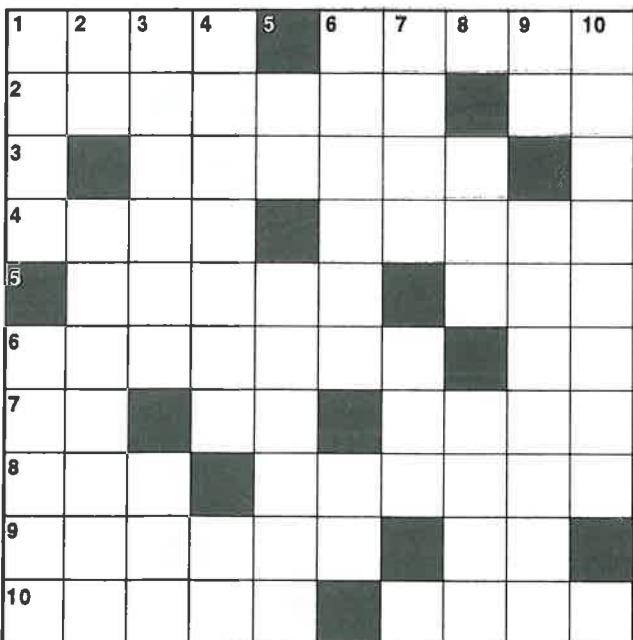

ORIZONTAL:

1) Se prepară în ceauș și se mănâncă cu sarmale (dimin.); 2) Sunt bune prăjite și merg cu bere (sing.) - Ouă bătute și prăjite (pl.); 3) Locul de proveniență al unor cărnoase sărdăne - Plață publică din Atena antică, lipsită de soarel - Poamă; 4) Plasă de pînă pește - Crăpcăești (pl.); 5) Iată (reg.) - Campion - Pană, dar nu de șemih; 5) Gulii - Blini pentru flert căfea; 7) Sec! - Diminutiv feminin - Un cățel fără capl; 8) Poate fi de pește sau de ficat - Sine qua non-ul antricoatoanelor, fripturilor și micilor; 9) Mergă cu șampanie - Prima vânzătoare de miere; 10) Înlocuitor de cafea - În locul lui, a fost sacrificat un berbec - Uh paj care și-a pierdut capul; 11) Uitat pe foc - Se prepară din lapte, după o bătaie bună - Au gustul oțetului; 12) Papară (fig.) - Fără zeață.

VERTICAL:

1) Părăulbă făcut făină - Se servește cu ochiuri; 2) Turtă moldovenească, făcută din mălai amestecat cu lapte bătut și cu brânză - Nu duce lipsă; 3) Carne tocată, cu cartofi sau vinete - Zisă; 4) ... Lugojana - Poftă bună; 5) Către - Pășune - 100 la mijloci; 6) Aceea - Masă de seară; 7) Se servesc de mincinoi - E primit cu pâine și sare (reg.); 8) Se savurează cu voie bună - Materie pătrâită pentru o clorbă picantă; 9) Tell - Pâine rotundă și plată, făcută din aluat nedospit - Brânză dulce; 10) A aeris - Că ardeleni - Cănelă Constanțenilor; 11) Untura de pește pentru cei mici sau șprîjuș pentru cei mari - Zgârie-brânză (fem.); 12) Se pricopează la rețete - Preparat la tigale.

WAMALIȚĂ - M - ALUNA - OMTE - LISA - AGO - RAD - AVA - CIOTANI - IACA - AS - U - IC - NAPR - IBRIC - SC -
 EMIA - UTU - P - PASAT - GRARAT - A - RICOT - EA - NUAT - ISAC - AI - ARS - UNT - ACRI - CERATA - USCAT


ORIZONTAL:

1) Din categoria Pană - Campioană în cursa de urmărire; 2) Ridicarea greutăților - Gradație principală pe cronometrul istoriei; 3) Campioană mondială la ridicarea greutăților; 4) Bun pentru saltul cu parașuta - Tigan spaniol; 5) Motorul alergătorului de cursă lungă - Luptător de categorie grea; 6) Oftează după Ozon (pl.) - A transmite o pasă; 7) Sfârșitul unei partide de volei - Unsoare pe care o folosesc luptătorii - Privesc cu încredere viitorul; 8) Trec peste ștachetă - Sport cu balonul; 9) Luptă tradițională românească - Cauza duelurilor; 10) A face 7 ani antrenament la domiciliu - Traseul unui raliu sau al unui tur ciclist.

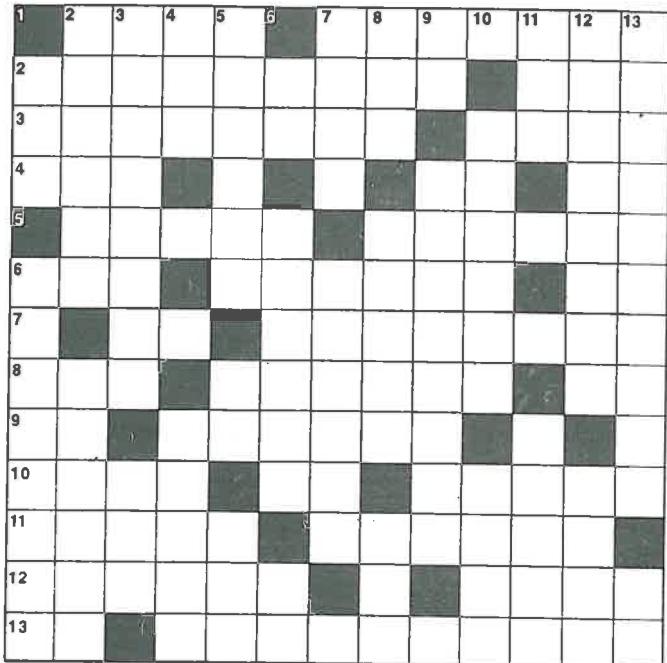
VERTICAL:

1) Sport în care s-a evidențiat Bach - Campion la înnot; 2) Spus pe jumătate! - Sport cu bile albe și negre; 3) Campioană mondială la viteză - Nu e bun; 4) În apă, e de categorie usoară, dar pe uscat, e de categorie grea (pl.) - Stau în bancă! 5) Sulită, în Liliput - Râu bulgăresc pe care se organizează întreceri nautice; 6) Pursânge din grajdurile lui Eol - Urmărește de sus turul Egiptului; 7) Producător de ținte pentru Wilhelm Tell - Prefix grecesc, cu înțelesul "egal"; 8) Campion la cărti - Un alergător cu aere; 9) A doua în clasamentul muzical - Foarte iute; 10) Săritură în înălțime.

FULT - UMBA - USURARE - EA - ABS - MACARA - A - G - GILIAN - INIMA - URS - PLAMANI - DA - EI - IR - SPER - SAR
 IRIONE - TARNAT - EA - EDUCA - RUTA

ÎNCRUCIȘATE

pentru profesioniști



De-a ascunselea

Cum jocul e... copilăresc,
N-am ce să vă mai lămuresc:
În paranteze de-ați pătruns,
Nimic nu va mai fi ... ascuns.

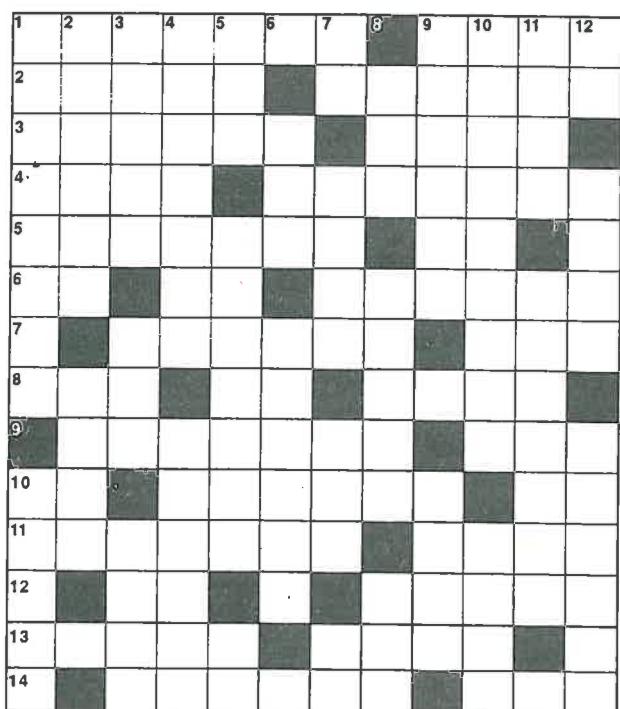
ORIZONTAL:

- 1) Cowboys, mai pe şleau (ascundeţi-vă!) - Care stabileşte norme (fem.) (ascundeţi-vă!); 2) Întemeiată (cu-cul) - Lecuit (un, doi, trei, gata!); 3) Însuflarea de a întreprinde cel dintâi ceva (ascundeţi-vă!) - Salutare (cu-cul); 4) Vin nou, nelimpezit (un,doi,trei, gata!) - Istoric latin (cu-cul); 5) Zero - Lucrare scrisă (cu-cul); 6) Acid toxic (un,doi, trei, gata!) - Îndoitoră (cu-cul) - Prefixul apei (ascundeţi-vă!); 7) Tipsie (ascundeţi-vă!) - A îndestulă (cu-cul); 8) Uşor acrit (un, doi, trei, gata!) - Colonişti olandezii în Africa de Sud (cu-cul) - Ibidem; 9) Negaţie - Pasăre domestică (cu-cul); 10) Pronume (cu-cul) - 1998 - "De-a ascunselea" cu trenul; 11) Bătute cu pietre - Cu Cu; 12) Discipoli - Superstiţie; 13) Usturoi - Ataşare (cu-cul).

VERTICAL:

- 1) A lectura (un, doi, trei, gata!) - Din trecutul îndepărtat (fem.) (cu-cul); 2) Naşii (cu-cul) - Sloiuri de gheată plutitoare (reg.) (cu-cul); 3) Alăturaţi unei instituţii - Podoabă la ureche (un, doi, trei, gata!); 4) Capacitate căştigată printr-o practică îndelungată (un, doi, trei, gata!) - Apă stătătoare (cu-cul); 5) Vrâjmaş - Nimic! (cu-cul) - Există (cu-cul); 6) Să privească! (ascundeţi-vă!) - Tratament medical (cu-cul) - Comună în judeţul Sălaj; 7) Înnăscută (ascundeţi-vă!) - Semn al pescarilor (cu-cul); 8) Boala a canalului auditiv (un, doi, trei, gata!) - Lovitură la poartă (cu-cul); 9) Anotimp (ascundeţi-vă!) - Materie primă pentru borş (cu-cul); 10) Părinţi (cu-cul) - Cu apă; 11) Bogate - Îmbinare; 12) Standardizări - Cer (fig); 13) Care nu poate fi atacat - Vapoare (ascundeţi-vă!).

CARI-NORMAȚI - CUFUNDATA - VIN - INITIAȚI - CUPA - TUF - M - I - CUTIT - NIMIC - CUTIZA - CIA - CUCUTA - AC - U - AT
- CUFUNDAREA - ACI - CUBURI - IB - NU - CURATA - U - I - TICU - AN - TUNEL - INEL - ARAMAT - CIRACI - A - ERÈS - AI -
CUPRINDERE



CALAMBUR (!!)

ORIZONTAL:

- 1) Asemenea unui crustaceu (!!)- Pasăre care te ia; 2) A opri (!!)- Bold tocit (!!); 3) Oraş chaldeean, spui?(!); 4) Portje - Te-am învins la şah (!!); 5) Sunt ojetit (!!)- Notă muzicală; 6) Diftong - Posesiv - Plantă răscutită (!!); 7) Se duce (!!)- Trilă; 8) Tritong - Bir! - Din fuior în ghem; 9) Călcătură viaoie (!!)- Nu are voce și nici final; 10) De la (od.) - Am lucrat pământul (!!)- Măsură agrară; 11) Transport incasările zilnice (!!)- A nu se urni din loc (!!); 12) Doi amici! - A primit (!!); 13) A face cuiva o urare (!!)- O pană de despicate (!!); 14) Le jefuieşti (!!)- Sfârşit de lună la romani.

VERTICAL:

- 1) Scotoceşti după o anumită vocală (!!)- Ah, ce perioadă de timp (!!); 2) A marca pe teren (!!)- Capabilă; 3) Risc (pop.) - 50 de state americane - Nume bărbătesc; 4) Agăț fire (!!)- Să ducă (!!); 5) Casa de Economii și Consemnațiuni - Spre depozitul de vinuri (!!)- Al fine (muz.); 6) Apuci - Ar descoperi (!!); 7) Către o notă muzicală - Plantă în borş - E soarele egiptenilor (!!)- Uşier!; 8) La fel ca un ten (!!)- Compozitor român - Stropi de eră; 9) Cântăreț vocal - Chelneri; 10) Astăzi, oită (!!)- A întoarce; 11) Te rog, oferă (!!)- Bărbierit obrazul (!!); 12) & (franc.) - A compacta - Una porcie (!!).

CARACUL - GAIÉ - ATINE - ACUZAT - URZICI - ARID - TAİN - ESTIMAT - ISCALIT - SI - A - AU - AT - INTORS - N
- SECĂRĂ - AAA - EAU - RR - TOR - PASAGER - AFO - OT - AMARAT - IR - CARCASA - ASA - E - AA - I - ALAUTA
- AURĂ - UNIC - I - LEFFURI - IDE



GLUME... LA UN PAHAR

 Bărbații au totdeauna două scuze pentru faptul că întârzie... la o bere. Ori n-au soții care să-i aștepte acasă, ori au...

 Într-un restaurant, un client se adresează chefului:

- Nu vă supărați, aveți picioare de broască?
- Nu, domnule, aşa merg eu, mal săltat.

 Un cheflui îl întreabă pe un altul:

- Amice, nu te supăra, ce-l acolo sus, soarele sau luna?
- Nu știu, răspunse cel întrebat, nu sunt de pe aici.

 - Cum ați putut să urcați la volan în halul ăsta de beat?

- M-au ajutat câțiva prieteni.

 - Nu ai mustări de conștiință când mergi atât de des la restaurant?

- Ba da, înșă voia mea de fier le învinge de fiecare dată.

 - Ce mă îngrijorează e că nevastămea umblă, de la o vreme, cam mult prin cărulum.

- A început să bea?
- Nu, mă caută pe mine.

 - Sunteți în stare de ebrietate avansată. De ce nu o lăsați pe soția dumneavoastră să conducă? Doar și-a luat carnetul de două luni.

- Sună beat, nu și inconștient!



 Aflându-se la volanul mașinii, Françoise Sagan este oprită de un agent de circulație, care-i cere permisul de conducere. Aceasta îi răspunse zâmbind:

- Ați întârziat... Mi l-a luat, încă de ieri, colegul dv.

 Un bărbat se apropie de un trecător:

- Nu vă supărați, cauți strada Frumoasă...

- Nu mă supăr. Căutați-o.

 Bulă câștigă 10 milioane de lei la un concurs televizat.

- Ce veți face cu banii? îl întreabă prezentatorul.

- În primul rând, îmi plătesc datorile, răspunde Bulă.

- Și cu restul, ce faceți?
- Restul... să aștepte!

PROVERBE ȘI ȘICĂTORI potrivite de dactilografe

Cine intră în horă trebuie să toace.
Își trage muza pe burta lui.
După șoaptă și răsplătă.
Frauda de sine nu miroase bine.



Capul plecat, șefia nu-l taie.
Caută artă cu lumânarea.
Stă ca vițelul la poarta nouă.
Limba dulce mult traduce.
Nu lăsa pe mâine ce poți săpa azi.

PĂNSELE

 Vai de cei care, pentru a urca,
se coboară!

 Pentru timpii morți, nimeni nu
poartă doliu.

 Toți se reprofilează; el se
refofilează.

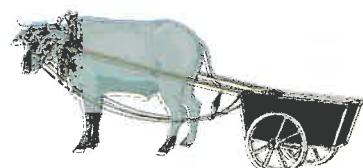
 Subalternul și-a împrumutat
șeful. De-atunci, fiecare a uitat de
datorie.

FABULĂ FĂRĂ MORALĂ

Rumegând cocenii de pe lângă plug,
Se-ntreba odată, boul de la jug:
"Doamne, pe când alții huzuresc
mereu,
De ce numai eu să trudesc din greu?"

La aceste vorbe, un prelung ecou
l-a răspuns din ceruri:

"Pentru că ești bou!"





Titi Georgescu
- Redactor șef -



Laurențiu Stelea
- Director redacție -



Costel Marin
- Redactor șef adjunct -



Mihail Constantinescu
- Redactor de specialitate -



REDACȚIA REVISTEI MVL
ȚUȚUȘTE STATORNICILOR SĂI
CITITORI, COLABORATORILOR
ȘI SUSȚINĂTORILOR, PENTRU
ÎNTELEGERE ȘI SPRÎNȚUȘ ACOR-
DAT ÎN ANUL 1997 ȘI ÎE VREAZĂ
TUTVROR UN AN MAI BUN,
SĂNĂTATE, HOROC, PUTERE
DE MUNCĂ, ÎNTELEPCIVNE ȘI
PROSPERITATE.

LA MVLȚI ANI



Adrian Georgescu
- Secretar de redacție -



Dan Chircuș
- Grafician -



Artemiza Grigoraș
- Secretar tehnic -



Raluca Bădiță
- Operator P.C. -



Claudia Ploscu
- Redactor -



Marina Rizea - Marin
- Reporter -

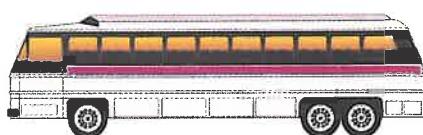
Ianuarie

D	L	M	M	J	V	S
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31



Februarie

D	L	M	M	J	V	S
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28



Martie

D	L	M	M	J	V	S
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				



Aprilie

D	L	M	M	J	V	S
				1	2	3
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

Mai

D	L	M	M	J	V	S
				1	2	
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

Iunie

D	L	M	M	J	V	S
1	2	3	4	5	6	
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30				

LA MULTI ANI 1998

Iulie

D	L	M	M	J	V	S
				1	2	3
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	



August

D	L	M	M	J	V	S
				1		
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					



Septembrie

D	L	M	M	J	V	S
1	2	3	4	5		
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30			



Octombrie

D	L	M	M	J	V	S
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

Noiembrie

D	L	M	M	J	V	S
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

Decembrie

D	L	M	M	J	V	S
1	2	3	4	5		
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		